

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL
PERÚ**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



**LOS DISCURSOS DE MODERNIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA
LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA: UNA NARRATIVA DESDE LOS
ACTORES INVOLUCRADOS**

Trabajo de Suficiencia Profesional para obtener el título profesional de
Licenciada en Antropología que presenta:

Cárdenas Calle, Emmy Isabel Stephany

ASESOR
Castillo Guzman, Gerardo

Lima, 2021

DEDICATORIA

A mis padres, Cecilia Calle Masías y Juan Cárdenas Rengifo. Por su entero sacrificio, amor y comprensión. Gracias por enseñarme el valor de la familia, el trabajo duro y el amor incondicional. Son mi vida.



AGRADECIMIENTOS

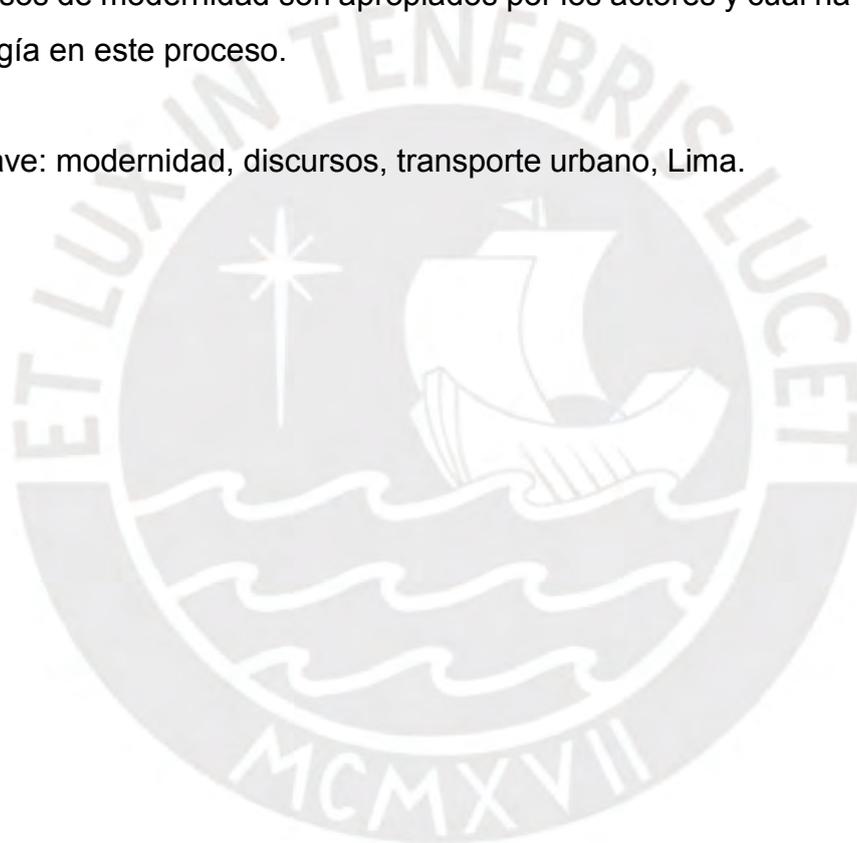
A mi jefa, Vanessa Cheel Garibaldi, por la confianza, su apoyo y los retos que me delega. A SCG (Social Capital Group), por permitirme volar como profesional y por valorar mi trabajo. A mi asesor, Gerardo Castillo Guzman, por su gran disposición para acogerme y aconsejarme. A mi hermana Kelly Cárdenas Calle, por su cariño y sus buenos deseos. Y a mi novia, Stephanie Malpartida Enríquez por la valentía que representa hacer una vida juntas y luchar por nuestros sueños.



RESUMEN

El trabajo presenta la experiencia profesional en uno de los proyectos de modernización más emblemáticos del transporte público de Lima: la futura Línea 2 del metro de Lima y Callao, el primer subterráneo del Perú. Respecto a ello, desarrollo los hallazgos sobre los discursos de modernidad imaginados desde tres actores que se involucran con el proyecto. Así, primero, se evalúan a las instituciones estatales que participan directamente; segundo, el sector privado, específicamente las empresas que conforman el consorcio constructor; y tercero, los residentes de las zonas directa e indirectamente afectadas por el proyecto. Finalmente, discuto cómo estos discursos de modernidad son apropiados por los actores y cuál ha sido el rol de la antropología en este proceso.

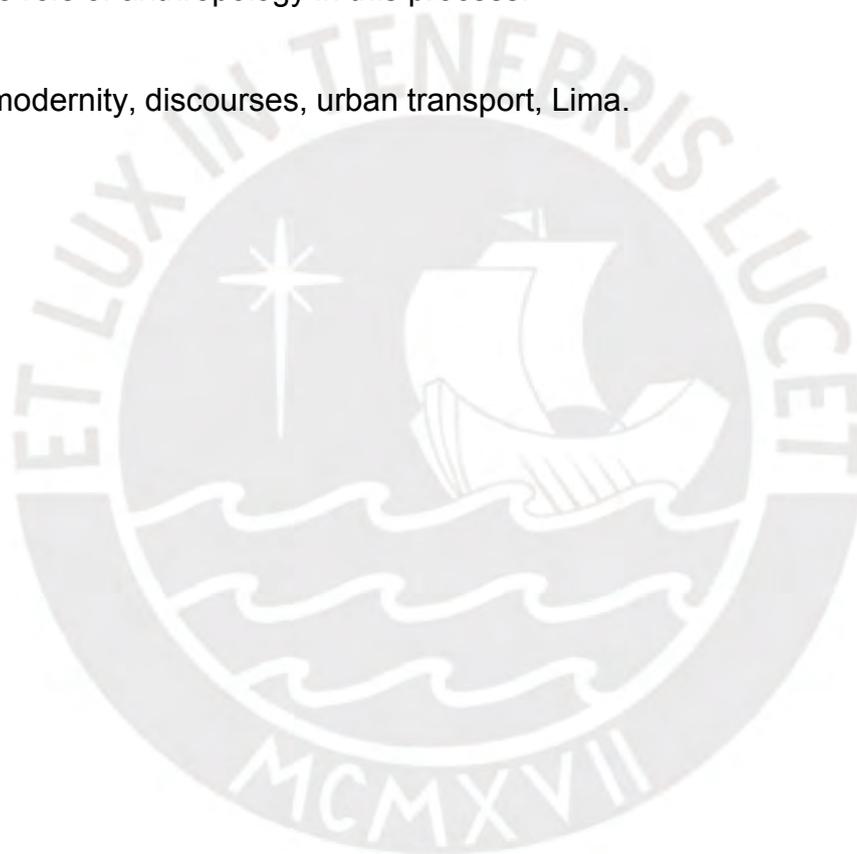
Palabras clave: modernidad, discursos, transporte urbano, Lima.



ABSTRACT

The work presents the professional experience in one of the most emblematic modernization projects of public transport in Lima, the future Line 2 of the Lima and Callao metro, the first subway in Peru. I develop the findings on the discourses of modernity imagined from the three actors involved with the project. First, the state institutions that participate directly with the project; second, the private sector, specifically the companies that make up the construction consortium; third, the residents of the areas directly and indirectly affected by the project. And finally, I discuss how these discourses of modernity are appropriated by the actors and what has been the role of anthropology in this process.

Keywords: modernity, discourses, urban transport, Lima.



ÍNDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE CONTENIDO	6
1. INTRODUCCIÓN	8
1.1. JUSTIFICACIÓN	9
1.2. DISCUSIÓN TEÓRICA	12
1.3. OBJETIVOS DEL TRABAJO	18
1.4. METODOLOGÍA APLICADA	19
1.5. EL CASO DE EXPERIENCIA PROFESIONAL	26
2. DISCURSOS DE MODERNIDAD	29
2.1. MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE	30
2.2. DISCURSOS DEL ESTADO	34
2.2.1. LAS MUN DISTRITALES	34
2.2.2. LA PNP	38
2.2.3. LA ATU	45
2.3. DISCURSOS DE LA EMPRESA PRIVADA	47
2.3.1. EL CONSORCIO CONSTRUCTOR DEL METRO 2 DE LIMA.	47
2.3.2. LA CONSULTORA SOCIAL CAPITAL GROUP	51
2.4. DISCURSOS DE LOS RESIDENTES	55
2.4.1. LOS RESIDENTES DIRECTAMENTE AFECTADOS.	59
2.4.2. LOS RESIDENTES INDIRECTAMENTE AFECTADOS	72
3. REFLEXIONES FINALES	80
3.1. REFLEXIONES DEL CASO	80
3.2. REFLEXIONES DESDE Y PARA LA ANTROPOLOGÍA	83
BIBLIOGRAFÍA	90

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	21
<i>Indicadores de las interacciones previas a la pandemia y durante la pandemia.</i>	
Figura 2	22
<i>Circuito de lenguaje de comunicación efectiva para las relaciones comunitarias.</i>	
Figura 3	23
<i>Matriz de evaluación de Actores. Medidas de interés, poder y categorización.</i>	
Figura 4	26
<i>Reporte estadístico de la gestión de relaciones comunitarias.</i>	
Figura 5	28
<i>Línea 2 y Ramal Línea 4 de la red del metro de Lima y Callao.</i>	
Figura 6	29
<i>Plan de Red Básica del Metro de Lima y Callao. Las 6 líneas urbanas.</i>	
Figura 7	33
<i>Hitos importantes de proyecto de transporte urbano en Lima.</i>	
Figura 8	35
<i>Transformación de la entidad pública encargada de la planificación del transporte público.</i>	
Figura 9	37
<i>Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta</i>	
Figura 10	39
<i>Fotografía del recorrido, el 08/03/2019, en las estaciones de la Línea 2 con autoridades del estado y del CCM2L.</i>	
Figura 11	42
<i>Cerramiento de la futura Estación 26. Fotografía del lado Norte-Sur.</i>	
Figura 12	43
<i>Prolongación Javier Prado, sentido Norte – Sur. Previo a la implementación del cerramiento para la construcción de la futura Estación 26.</i>	
Figura 13	44
<i>Retiro de las planchas metálicas del cerramiento de la futura estación 26. Sentido Este – Oeste.</i>	
Figura 14	45

Plan de desvío desde Ate Vitarte, en dirección al Callo.

Figura 15 53

Recorrido de una canal de televisión en la línea 2.

Figura 16 54

Distribución de Etapas del recorrido de la Línea 2.

Figura 17 58

Gráfico del mapeo total de Stakeholders (SH) hasta el 2021, agrupados por tipo: Asociaciones, instituciones, negocios y vivienda

Figura 18 59

Temas de las interacciones que se llevan a cabo en el relacionamiento comunitario.

Figura 19 61

Desempeño, de los relacionistas, de las interacciones en campo.

Figura 20 62

Residentes directamente afectados según el tipo: vivienda y negocio.

Figura 21 63

Residentes directamente afectados, con negocio. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto.

Figura 22 66

Residentes directamente afectados, con negocio. Factores en su narrativa de modernidad.

Figura 23 68

Residentes directamente afectados, con vivienda. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto.

Figura 24 71

Imágenes proyectadas de cómo se verán las futuras estaciones del tren.

Figura 25 76

Residentes directamente afectados, con vivienda. Factores en su narrativa de modernidad

Figura 26 77

Residentes indirectamente afectados según el tipo: vivienda y negocio.

Figura 27 **79**

Residentes indirectamente afectados, con negocio. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto.

Figura 28 **81**

Residentes indirectamente afectados, con negocio. Factores en su narrativa de modernidad

Figura 29 **82**

Residentes indirectamente afectados, con vivienda. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto

Figura 30 **84**

Residentes indirectamente afectados, con vivienda. Factores en su narrativa de modernidad.



1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo describe mi experiencia profesional en el proyecto de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, el primer subterráneo del Perú. El informe contribuye a los estudios urbanos, desde una mirada de la antropología, acercándose a la ciudad desde una interpretación de sus eventos históricos, arquitectónicos, económicos, sociales, tecnológicos, etc. (Soja, 2010). Presento hallazgos sobre los discursos de modernidad que se vinculan al proyecto y de los que se apropian los diversos actores de la ciudad para convivir con los cambios.

En un mundo globalizado, en el que las ciudades han sido imaginadas como la expresión de lo moderno frente a representaciones de lo rural tradicional (Schorske, 1998), el anhelo de modernización ha llevado a cabo grandes transformaciones a través de los hacedores de espacio, como el Estado. Así, las ciudades están reinventando su experiencia y dejando las relaciones tradicionales (cara a cara) para hacerlas mucho más virtuales a través de la tecnología (Figueroa, J., y González, E: 2002); la cual interconecta personas, lugares y experiencias mediante la virtualidad, en donde las barreras son cada vez más difusas. Es por eso que se hace fundamental describir los cambios y procesos morfológicos, sociales y culturales que experimenta la ciudad y sus habitantes, pues con ello se contribuye a generar conocimiento sobre los procesos y discursos de estas nuevas experiencias de modernidad.

Los hallazgos que se presentan son producto del trabajo de campo y de gestión social como antropóloga en la consultora internacional Social Capital Group (SCG); primero, desempeñando el trabajo de especialista social y, actualmente, como coordinadora del área de Sistema Integrado de Relaciones Comunitarias (SGRC). Los resultados que se presentan a continuación son la experiencia profesional de más de 2 años en el proyecto, desde el año 2019 hasta la actualidad.

1.1. JUSTIFICACIÓN

Elegimos vivir en ciudades por los servicios e infraestructura que ofrecen, sin importar su capacidad de alcance o calidad; así, habitamos centros urbanos concentrados, especializados y equipados (Martinez, 2014, p. 218). Lima es parte de un sistema mundial globalizado (Scott, 2001; Borja y Castells, 1997; Klink, 2001 y 2005) que se ha consolidado como “centro neurálgico” (De Mattos, 2001), el cual articula dinámicas de crecimiento, acumulación y modernización, incubadas en un continuo proceso de globalización del que hace parte a todos los que habitan en ella. Como describe Vega Centeno (2017), en el caso de la ciudad de Lima, la estructura metropolitana permitió emerger nuevos centros urbanos que concentran flujos importantes de personas, bienes y actividades económicas. Lima es ahora multicéntrica, es decir, una ciudad en continuo crecimiento con áreas cada vez más congestionadas, sin una dirección o previsión, tan incierta e informal como lo son las propias culturas que la habitan (Protzel, 2011). La falta de servicios básicos en muchas áreas de la ciudad, la saturación vehicular, la sobrepoblación, la delincuencia, la inseguridad, etc. son una muestra de esta planificación fallida o de una falta de prospección al crecimiento poblacional.

Entre 1930 y 1990, el Estado peruano tuvo una era planificadora, la cual se materializó en ministerios e instituciones, y la restructuración de algunos de ellos. Por ejemplo, en 1935 se crearon los ministerios de Salud y Educación, con infraestructura en las periferias de la ciudad y el interior del país, los cuales proporcionaban estos servicios a todas las masas. De 1950 a 1960 se impulsaron gremios profesionales de arquitectura, ingeniería civil, medicina, etc., y, con el aval de Manuel Odría, se construyeron grandes hospitales y unidades escolares. Asimismo, durante el gobierno de Belaunde se planificó la conexión del país a través de grandes carreteras centrales. Actualmente, la planificación urbana de Lima afronta una de sus mayores crisis para abastecer de transporte público a todos sus habitantes. La congestión vehicular, el transporte inseguro, la informalidad y la falta de infraestructura son algunos detalles que se debe y se está atendiendo con urgencia a través del Plan Maestro de Transporte Urbano 2025 (MTC, 2014).

Lima, tan grande y multicéntrica, necesita conectarse eficientemente a través de rutas y vías que ofrezcan seguridad para la circulación diaria. En ese sentido, la movilidad

urbana se presenta como una necesidad básica para permitir el desplazamiento de personas y bienes a través de distintas formas, motorizadas y no motorizadas, privadas o públicas (Tapia, 2018). Las grandes vías han servido para facilitar la movilidad y urbanizar la ciudad; sin embargo, no han sido suficientes, pues con el continuo crecimiento poblacional, la creciente demanda de transporte público no está siendo abastecida por la oferta actual. Según algunas cifras del MTC (2014), entre Lima y Callao se realizan más de 12.1 millones de viajes, de los cuales el 77.3 % se da en transporte público. Para el 2025, se espera que los viajes alcancen los 18.8 millones con un aumento del 1.5 % de la congestión vehicular. Dicha congestión causaría impactos negativos como: i) velocidad de tránsito menor; ii) el tiempo de viaje se extenderá (pasará de 46 a 52 minutos); iii) aumento del impacto ambiental (mayor emisión de gases contaminantes); y iv) desmejoramiento del servicio de transporte público.

Visto así, es fundamental trabajar en los temas de movilidad urbana para contribuir al propósito de combatir la segregación espacial y mejorar la inclusión social y la calidad de vida de las personas (ONU, 2016). Se debe apuntar a una movilidad de accesibilidad universal, inclusiva, sostenible, segura y resiliente, pues contar con un transporte público sostenible es una necesidad indispensable para el ser humano que debe desplazarse constantemente. De hecho, es común que una persona viva en un distrito, trabaje en otro y se recree en uno diferente. Especialmente en la población más pobre, el tema de acceder al transporte público es fundamental ya que, de lo contrario, se restringe su capacidad de movilidad al no encontrar una oferta cercana, de calidad, buen precio y eficiente. Un ejemplo de ello son las familias que viven en los asentamientos humanos de las periferias de Lima y que terminan invirtiendo mucho más dinero y tiempo para trasladarse de un lugar a otro. Así, no es extraño que paguen una mototaxi, caminen, usen “combis”, taxis, el Metropolitano y hasta motos para llegar a su destino final. Adicionalmente, si se suma el factor género, o personas con movilidad restringida, el tema se agrava aún más.

El Estado, por su parte, es consciente de que es el hacedor de servicios públicos y que esta problemática está latente, por eso copia modelos que han solucionado el ejercicio de movilidad masiva en otros países. La mayoría de los proyectos occidentales ha apuntado a acortar las distancias con el destino final o aumentar la velocidad del transporte público (Joan Clos, 2017). Específicamente en

Latinoamérica, la tendencia ha sido acortar distancias, hacer ciudades más compactas y acercar los servicios a sus habitantes para reducir la movilidad de grandes distancias. Muchos países se han apropiado de diseños de ciudades modernas, innovadoras, tecnológicas y saludables (Joan Clos, 2017); y, en ese sentido, Lima aspira a convertirse en una urbe moderna (Legard, 2015).

En ese sentido, este informe expone hallazgos descriptivos y analíticos de los discursos que diversos actores producen sobre el proyecto de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, el futuro subterráneo del Perú. Con ello, se suma al corpus de proyectos vinculados a la movilidad espacial, la vida cotidiana en la ciudad y su transformación (Vega Centeno, 2006). La importancia del estudio radica en que el tren se presenta como una experiencia totalmente nueva y disruptiva para aquellos que no lo hayan experimentado: simboliza el devenir de la modernidad para estas periferias olvidadas y representa el continuo progreso para el país. Por lo que es importante entender cómo estos proyectos refuerzan el ideario de modernidad. De este modo, el trabajo presenta los hallazgos del proyecto en la fase constructiva, por lo que quedará pendiente la tarea de explorar i) cómo será experimentado el tren por los usuarios y ii) cuáles serán los discursos y prácticas alrededor del subterráneo, lo cual debe ser contrastado con las experiencias latinoamericanas que ya han desarrollado investigaciones al respecto de los trenes subterráneos (como Buenos Aires, con Zunnino Singh (2013), que describe el subte como artefacto cultural; Chile, con Louis De Grange (2010), que explora el impacto del metro y la modificación del espacio urbano; o Brasil, con Roxana Calvo (2016), que explora la experiencia del viaje y la cultura popular).

1.2. DISCUSIÓN TEÓRICA

La discusión teórica se va a centrar en el concepto de ciudad para entender cómo se convierte en producto y símbolo de modernidad; después, se desarrolla el rol del Estado como hacedor de proyectos para modernizar la ciudad; se expone el rol de los habitantes para entender cómo sus prácticas se apropian la ciudad; y, finalmente, se presenta el concepto de modernidad y su asociación con la movilidad urbana para entender cómo el transporte se vuelve una narrativa de lo moderno.

Si bien hay muchos conceptos de ciudad, voy a describir algunos que se alinean a mi visión de esta como producto y símbolo de modernidad. Para empezar, la ciudad debe concebirse como el lugar de transformación y de apropiaciones, como objeto de intervenciones, pero a su vez como sujeto de nuevos atributos, pues es al mismo tiempo la maquinaria y el héroe de la modernidad (Certeau, 2008, p. 4). Esta definición me sirve en la medida que construye una ciudad material que se vuelve objeto palpable a los sentidos de quienes la habitan. Así, convertir la ciudad en producto permite apropiarse de ella y comunicar discursivamente la idea de que “esta es mi ciudad”, debido a ciertas características que se asocian a uno. A su vez, la ciudad es dinámica y se produce a sí misma a través del flujo de capital que va tomando forma a través de la construcción de infraestructuras viales, servicios públicos, etc. David Harvey (2007). Esta se vuelve una especie de “contenedor” de estas relaciones de producción y reproducción capitalista (Castells, 1974) que posibilitan la dinamización de nuevos centros económicos en los que se conectan el desplazamiento de la población, las industrias y los servicios (Martínez, 2014, p. 222); y en el que se ha revitalizado con lugares de consumo, de ocio, de encuentro, y de placer.

Por otro lado, la ciudad también proporciona bienestar a través de una economía de aglomeración y proximidad, la cual estimula el acceso a servicios, la creatividad y la innovación; facilita la accesibilidad e interacción social; integra en red con el mundo exterior; y, así, alcanza el máximo bienestar colectivo (Martínez, 2014, p. 217). Es decir, la ciudad brinda posibilidades para acceder a ciertos beneficios que generan bienestar a través del desarrollo de capacidades económicas, sociales y culturales. Sin embargo, las ciudades no son homogéneas, ni siquiera al interior de su geografía (en todos sus distritos) el acceso a ciertos servicios se brinda de igual forma. Las ciudades despliegan espacios diferenciados, heterogéneos y discontinuos (Delgado,

2015), es por eso que la definición de ciudad se configura por discursos disímiles de quienes la definen (Morales, 2012, p. 5), condensando en ella las múltiples tensiones y contradicciones de la vida moderna (Swyngedow, 2006) entre la ciudad pensada, vivida y apropiada (Cuervo, 2013, p. 245). A pesar de estas contradicciones, las ciudades son habitadas y elegidas por sus ciudadanos en contraposición del imaginario de lo rural tradicional. De hecho, las ciudades han demostrado que, a medida que la proporción de la población urbana de un país aumenta en un 10 %, la producción *per cápita* del país aumenta en un 30 % (Glaeser, 2011). Otro dato interesante es que los ingresos *per cápita* son casi cuatro veces más altos en aquellos países donde la mayoría de la gente vive en ciudades que en aquellos países donde la mayoría de la gente vive en áreas rurales. (Glaeser, 2011, p. 7). Son varios los motivos por los que se elige la ciudad como espacio para habitar, pero los servicios, las infraestructuras y las oportunidades económicas son, sobre todo, lo que mueve a las personas a permanecer y migrar a las ciudades como símbolo de prosperidad.

El Estado, por su parte, impulsa la expansión y el desarrollo de las ciudades para el continuo crecimiento económico, lo que propicia, en el tiempo, nuevos centros económicos que concentran fuerzas productivas a través de la aglomeración, la concentración, especialización de actividades y el flujo de capital que activa la economía local (Morente, 2011, p. 5). Esto ha sucedido en distritos periféricos de Lima metropolitana como Ate Vitarte, en el este; Comas, en el norte; o Chorrillos, en el sur. Al respecto, la posición del Estado en cuanto a las políticas urbanas ha priorizado cuatro grandes estrategias en la última década: i) consolidar la ciudad compacta; ii) fomentar el desarrollo denso y próximo; iii) reajustar las áreas edificadas; y iv) mejorar la diversidad y la calidad de vida a través de los servicios e infraestructura (Tapia, 2018, p. 22). Todas ellas sugieren que la visión es hacer una ciudad urbanista, en la que el ciudadano se (re)define como usuario (Delgado, 2015) y la ciudad brinda y habilita servicios e infraestructura. Ello solo será posible en la medida en que el Estado, como hacedor de proyectos públicos, planifique y ejecute los servicios e infraestructuras que sus habitantes necesitan.

Sin embargo, el Estado no ha sido capaz de habilitar servicios e infraestructura para todos al mismo tiempo; cubrir estas necesidades es el gran reto que viene arrastrando desde las olas migratorias del campo a la ciudad (años 30). En ese proceso, Lima se expandió desordenadamente en sus periferias, las cuales se integraron a la economía

urbana de forma informal, por lo que un gran porcentaje de los habitantes que las poblaron llegaron a estos lugares sin que antes fueran habilitadas con servicios públicos. Asimismo, muchas de estas viviendas se autoconstruyeron y poco a poco se fueron adecuando los servicios básicos (agua, luz, desagüe, etc.) a través de gestiones municipales. Las pistas y calles con asfalto se construyeron después para conectar a la gente con otros distritos; y, finalmente, se instalaron infraestructuras de Estado como las escuelas, los hospitales y más (Martinez, 2014). Si nos damos cuenta, Lima periférica se hizo al revés y el Estado llegó al final.

Esta organización de la ciudad ha tenido serias consecuencias en la calidad de vida de las personas y ha hecho visible las diferencias y brechas entre distritos de Lima. La intervención pública y la atención del Estado en ciertos sectores refleja parte de la geografía crítica de David Harvey (2007), pues la habilitación de servicios e infraestructuras ha generado espacios de diferencias con ciudadanos privilegiados y otros no. Es por eso que los ciudadanos, ahora agentes activos de sus comunidades, gestionan y solicitan a sus municipios distritales, entidades públicas y a los mismos ministerios, la implementación de proyectos básicos y la modernización de sus servicios como un derecho ciudadano. En un futuro, las ciudades tendrán otros problemas y el Estado seguirá siendo el hacedor y planificador de las soluciones del mañana; los dilemas del urbanismo serán construir para un futuro nunca más difícil de prever que el de hoy, inestable e incierto en todos los órdenes (Tera, 1969, p. 308). De este modo, el Estado tendrá el reto de abastecer y cuidar una ciudad que se transforma a pasos agigantados, de una megalópolis que reúne actividades y personas a kilómetros de distancia (Protzel, 2011, p. 79), y en la que, bajo el manto de reconocernos como “modernos”, se instaura un proyecto global de modernización continua del sistema-mundo del que estamos sumergidos en un proceso constante de transformación y adaptación (Castro, 2020, p. 92-93).

Estos procesos y transformaciones cambian nuestra experiencia con la ciudad y redefinen nuestras identidades mediante la apropiación y reterritorialización (García, 1995). Constantemente, nos adaptamos a los cambios y los hacemos parte de nuestra práctica territorial aprovechando sus usos y apropiándonos de estos a través del uso de estos servicios e infraestructuras por medio de nuestras prácticas. Marcamos la ciudad mientras somos marcados por ella (Protzel, 2011, p.67) mediante la rutina, el caminar, la operación de estar y transitar. Estas acciones rutinarias

caracterizan la cotidianidad de los lugares y consolidan una “mitología ciudadana” impregnada de i) aceptación colectiva de algún punto de vista urbano, ii) constitución de emblemas y iii) creación de ritos (Protzel, 2011, p.77, 78). Es por eso que los “barrios” son una experiencia colectiva de un lugar en específico en el que los residentes impregnan de símbolos y rutinas, generando pequeños ritos de paso que fortalecen la personalidad de ese lugar y que lo hace único. Esto sucede con los proyectos que transforman la ciudad, los cuales, una vez instalados, domestican lo urbano a su paso y el nuestro (Andre Leroi-Gourhan, 1971). De este modo, habitamos el espacio, creamos lugares a partir de que lo apropiamos y generamos rutinas para mantener esa domesticación. Por ejemplo, nos apropiamos del espacio público como parte del sistema complementario de la vivienda (Cuervo, 2013), creamos microhabitats a nuestros pasos y las impregnamos de afectividad simbólica (Cuervo 2013: 232). Por eso es que las veredas fuera de las casas son parte de la vivienda y se construyen bancas, rampas, etc.; o los parques son parte de un barrio y se enrejan para privatizar su acceso.

Para entender cómo el individuo se apropia de la ciudad es indispensable conocer la cotidianidad como hilo conductor que descifra ‘la sociedad’ (Lefebvre, 1975, p. 41). Esta cotidianidad nos acercará a comprender los discursos que tienen los ciudadanos sobre su ciudad, su lugar, su barrio y cómo la experimentan. Adicionalmente, se debe añadir un elemento: los caminantes, quienes también se apropian de la ciudad. Transcribiendo sus huellas en el trayecto y espacializándose, los caminantes hacen de la superficie una proyección invisible (De Certeau, 2008, p. 6), en el que la operación de su transitar es particular a una “manera de hacer” y donde se puede descifrar las operaciones simbólicas, culturales, económicas y políticas de un determinado espacio. Por eso es que en una calle podemos encontrar al residente que tienen su vivienda con una bodega en el primer piso, al comerciante ambulante con su puesto de desayuno en la esquina y al vendedor ambulante de botellas de agua en la acera de la pista esperando el semáforo para acercarse a vender a los vehículos detenidos. Todos ellos forman parte del lugar. De hecho, cada lugar es particular y heterogéneo y diferente cada día, sin fin.

Actualmente, la ciudad se transforma a pasos agigantados, pues lo contemporáneo del mundo moderno es vivir en constante cambio. Al estar conectados globalmente, la modernidad se ha implantado como un producto occidental que marca el ideario de

“progreso” como una promesa de aventuras, acumulación material, y reconocimiento (Berman, 1991). Así, se crea el imaginario de un sujeto exitoso en el mundo moderno (Morales, 2012) y en quien la ciudad es el dispositivo modernizador (Gorelik, 2003). Es por eso que las personas eligen las ciudades, para habitarlas bajo el ideario de que ofrecen servicios e infraestructuras habilitadas en constante renovación, ampliación y mejoramiento; así también, se las asocia con un desarrollo económico posible, con la adquisición de bienes y el enriquecimiento. La modernidad, de este modo, es una experiencia que conduce un proceso (Marshall, 1976), un “experimentar la vida personal y social como una vorágine, encontrarte y encontrar a tu mundo en perpetua desintegración y renovación, conflictos y angustias, ambigüedad y contradicción [...] un universo en el que todo lo sólido se desvanece en el aire” (Berman, 1988, p. 365). Por un lado, se abren infinitas posibilidades de transformar y crecer, como una efervescencia de la actividad constante, y, por otro lado, todo nos aboca a desbordarse, a producir crisis y caos (Berman, 1982). La modernidad se presenta como un ciclo vicioso en el que todo está hecho para ser reemplazado, en el que se destruye para construir, y donde los monumentos son desechables y obsoletos al pasar el tiempo.

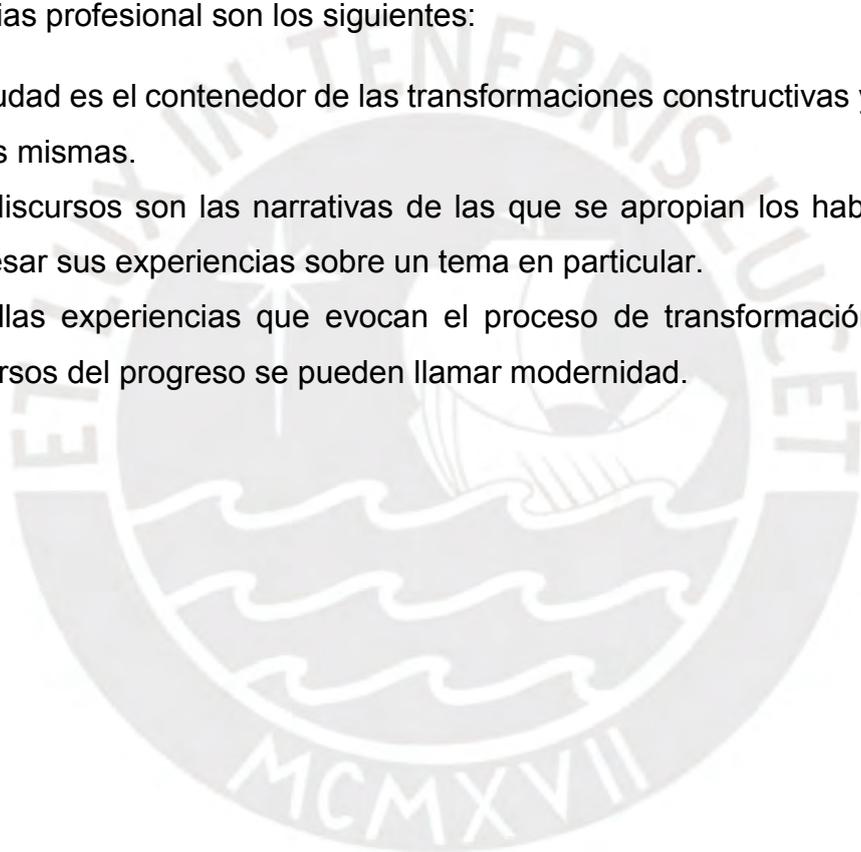
Esta experiencia con la modernidad se expresa simbólicamente en infraestructuras como el Puente de Brooklyn, los rascacielos de Manhattan, Wall Street, Madison Avenue, etc., como una especie de catálogo del hombre moderno (Olmo, 2011, p. 20). Con ello, pareciera que la modernidad está definida por su constructividad y expansión (Gorelik, 2003, p. 19). En ese sentido, las infraestructuras viales, los puentes, la construcción de vías rápidas, las carreteras, la modernización en el transporte público, el ordenamiento y mejora de las rutas automovilísticas, todas estas y más son una expresión de la modernidad. De hecho, en la medida que una ciudad crece, la dependencia y demanda de estos servicios también aumenta, por lo que se hace una necesidad atender y mejorar las condiciones urbanas. Así, las ciudades, a través del Estado, deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación, concretando un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles a precio razonable y adecuado a las diferentes necesidades ambientales y sociales (ONU, 2016).

Finalmente, la modernidad es un proceso que provoca situaciones adversas en las personas que son impactadas en la fase constructiva, ya que estas infraestructuras

no se instalan de la noche a la mañana, sino que toman tiempo y pueden durar años. Al mejorar las condiciones actuales de un determinado lugar, a través de proyectos viales, por ejemplo, se debe considerar estas reacciones contradictorias de los diversos actores que se involucran en el proceso. Si bien los resultados son experimentados como narrativas de la modernidad, como en el caso de la construcción de la Línea 1 con el tren elevado o el Metropolitano en la Vía Expresa, también son experiencias dolorosas para aquellos que lidiaron con el proyecto en el proceso previo a su apertura.

A modo de cierre para esta sección, mis conceptos operativos para efectos del trabajo de suficiencias profesional son los siguientes:

1. La ciudad es el contenedor de las transformaciones constructivas y productora de las mismas.
2. Los discursos son las narrativas de las que se apropian los habitantes para expresar sus experiencias sobre un tema en particular.
3. Aquellas experiencias que evocan el proceso de transformación desde los discursos del progreso se pueden llamar modernidad.



1.3. OBJETIVOS DEL TRABAJO

Los objetivos centrales del presente informe de suficiencia profesional son los siguientes tres:

1. Presentar los diferentes discursos de modernidad de los actores que intervienen, directa e indirectamente, en el proceso constructivo de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.
2. Analizar estos discursos desde la narrativa de modernidad y cómo estas representan un anhelo de progreso.
3. Reflexionar sobre el uso, las posibilidades y las limitaciones de una mirada antropológica en el campo profesional.



1.4. METODOLOGÍA APLICADA

Los hallazgos que se presentan son el reflejo de 2 años de trabajo en la consultora internacional SCG, primero como relacionista comunitaria del proyecto y luego, desde abril del 2021, como coordinadora del Sistema de Gestión de Relaciones Comunitarias (SG-RRCC). A continuación detallaré las técnicas y herramientas que se aplican en el día a día para desarrollar el relacionamiento comunitario con los diferentes actores/*stakeholders*.

METODOLOGÍA		PARTICIPANTES / DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA
TÉCNICAS	Mapeo de Stakeholders	Equipo de Especialista Social	Diario
	Reuniones informativas	Equipo de Especialista Social y Stakeholders	Diario
	Programa de Quejas	Equipo de Especialista Social y Stakeholders	Por ocurrencia
	Monitoreo de Riesgos Sociales	Equipo de Especialista Social	Diario
	Sistema de Registro de Interacciones	Equipo de Especialistas Sociales	Diario
	Programa de Talleres	Equipo de Especialista Social y Stakeholders	Agendados
	Inspecciones Pormenorizadas	Equipo de Especialista Social y Stakeholders	Agendados
HERRAMIENTAS	Actas de Reunión	Formato de registro de las interacciones de campo	Diario
	Acta de Registro de Queja	Formato de registro de la Queja	Por ocurrencia
	Acta de Visitas de Inspección	Formato de registro audiovisual de la queja	Por ocurrencia
	Actas de Talleres	Formato de registro de talleres Informativos, Seguridad Vial y Medioambiente	Agendados
	Directorio de	Formato de registro de	Diario

	Stakeholders	datos de todos los Stakeholders identificados	
	Folletos informativos	Formatos visuales de planes de desvío, información general del proyecto, otros.	Diario

Cabe resaltar que SCG tuvo que reinventar sus técnicas y herramientas de relacionamiento comunitario al llegar la pandemia. Previo al COVID, las interacciones que se llevaban a cabo eran 90 % personales, cara a cara; ahora, en plena pandemia, el relacionamiento comunitario se da al 60 % de forma remota.

Figura 1

Indicadores de las interacciones previas a la pandemia y durante la pandemia.

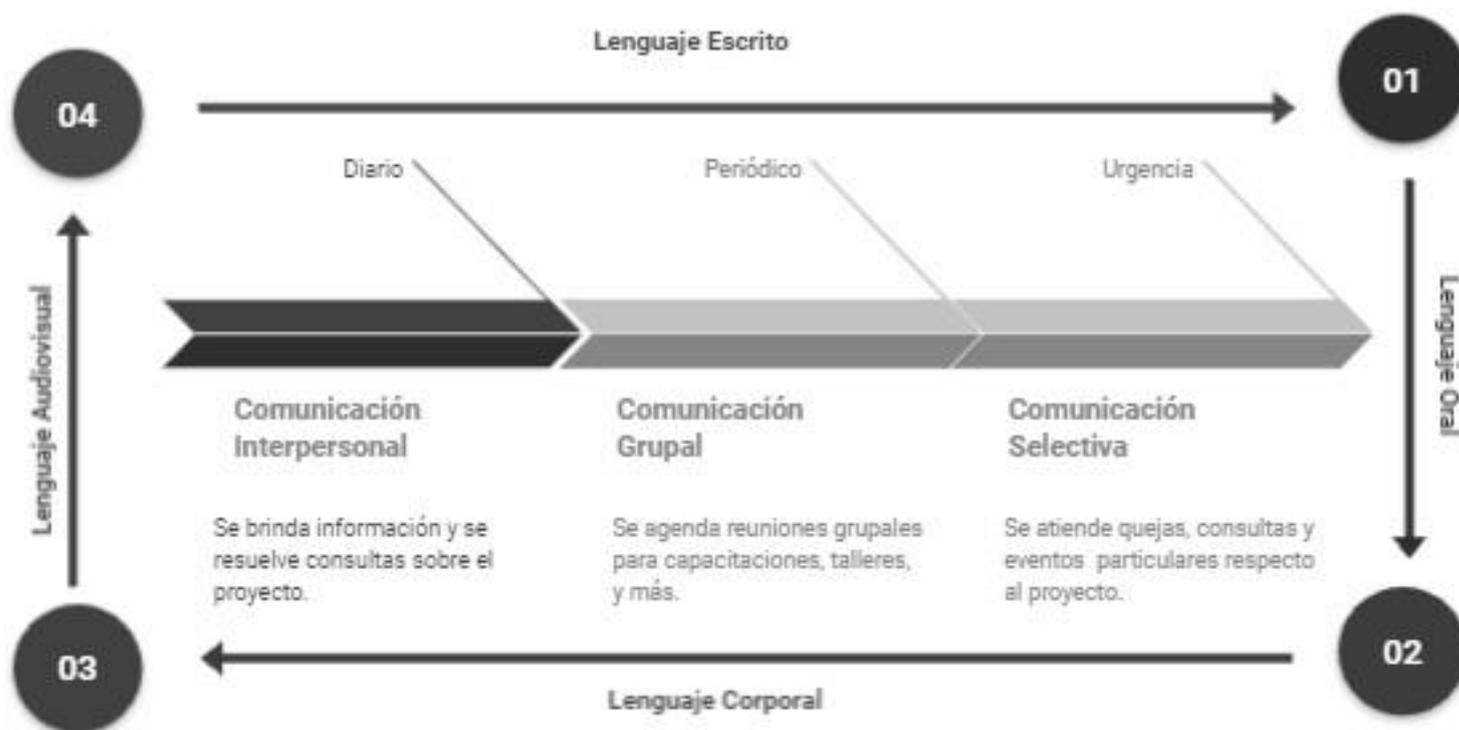


Nota. Elaboración propia.

Como parte de mis funciones de monitoreo y coordinación con los especialistas sociales, reviso que las relaciones comunitarias diarias con los *stakeholder* se lleven a cabo bajo un lenguaje de comunicación efectiva.

Figura 2

Circuito de lenguaje de comunicación efectiva para las relaciones comunitarias.



Nota. Elaboración propia.

Apuntando a cumplir el propósito general de la Gestión Social, SCG trabaja con la misión de aminorar la probabilidad de que ocurran riesgos sociales, ya que de no hacerlo podría ocasionarse lo siguiente:

1. Retrasos en los cronogramas ejecutados
2. Incremento de la inversión requerida
3. Afectación de la reputación de la empresa, entre otros.

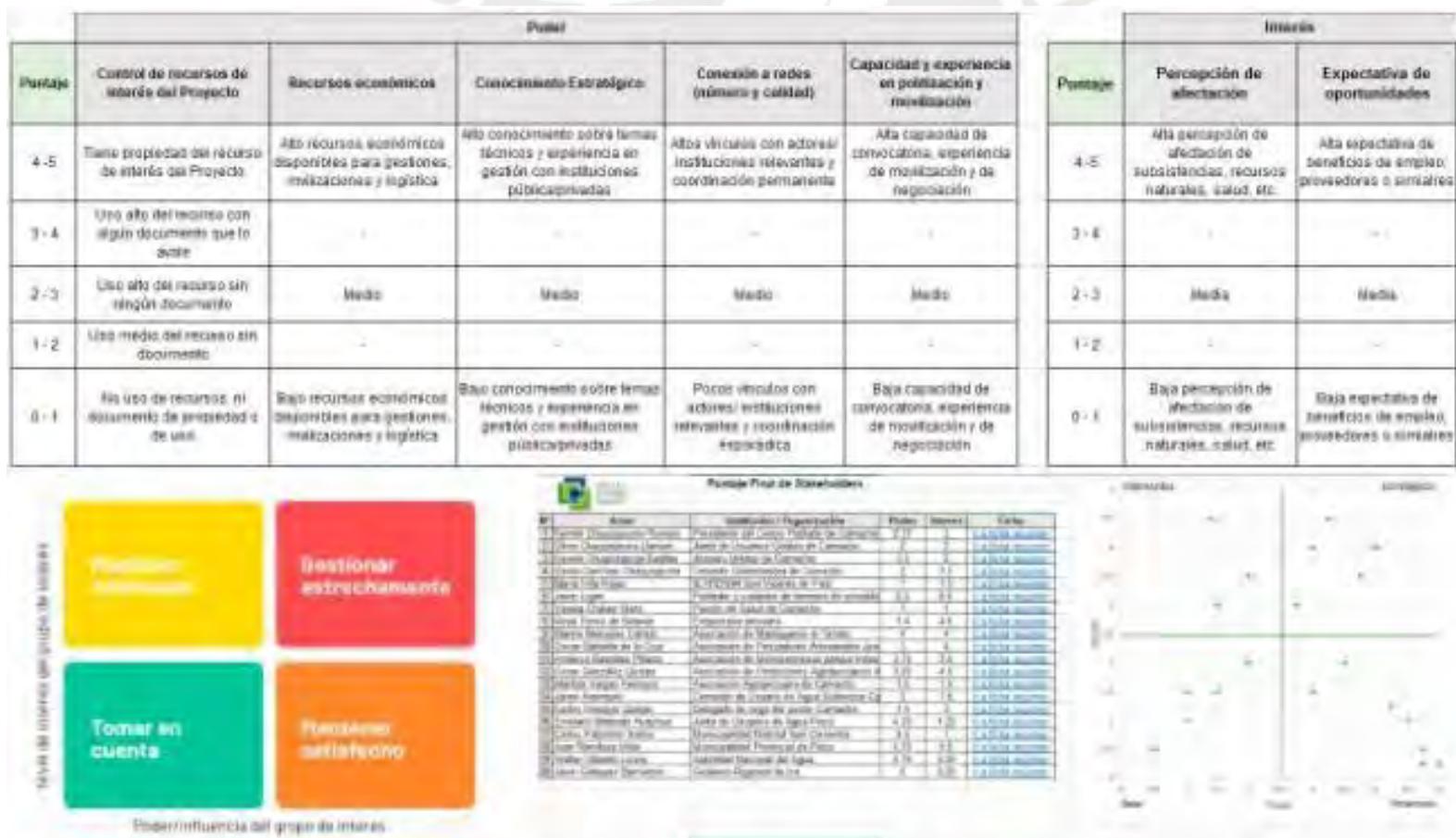
Incorporar el riesgo en la labor empresarial ha permitido reconocer el contexto, valorar los riesgos y plantear estrategias para aminorarlas; en el mejor de los casos, incluso, suprimirlos. Es por eso que el trabajo que desempeñamos es fundamental para sacar

adelante el proyecto y así contribuir a que la obra se desarrolle en los plazos establecidos y bajo buenas relaciones con los actores sociales.

Por otro lado, una de las técnicas más importantes del proyecto y que llevamos a cabo de forma paralela y constante es el Mapeo de Actores. Esto se debe a que el proyecto abarca 35 estaciones desde Ate al Callao y muchas de estas aún no están en proceso constructivo, ni siquiera en la fase de cerramiento inicial para liberar la zona de trabajo, por lo que los *stakeholders* (SH) no están siendo impactados por el proyecto aún. Cuando el proyecto alcance estas zonas, los especialistas deben mapear a cada uno de los actores que serán impactados por el proyecto, ingresar sus datos al directorio y hacer una evaluación de estos según su poder e interés, influencia e impacto.

Figura 3

Matriz de evaluación de Actores. Medidas de interés, poder y categorización.



Nota. Elaboración propia.

Los actores identificados son considerados como SH del proyecto y son con los que diariamente mantenemos interacciones en campo; pueden ser viviendas, negocios, asociaciones e instituciones. También nos relacionamos con actores internos del proyecto que pueden ser autoridades de las instituciones del Estado y algunos representantes de las áreas internas del Consorcio Constructor del Metro 2 de Lima (CCM2L), del que SCG es parte como área de Gestión Social.

Para un mejor entendimiento de los actores involucrados, detallo a continuación una tabla descriptiva con los tipos de instituciones, sus acrónimos, los tipos de actores que existen en cada uno y los participantes.

INSTITUCIONES DEL ESTADO	ABREVIATURA	TIPOS DE ACTORES	TOTAL DE PARTICIPANTES
MUNICIPALIDADES	MUN	Alcalde, regidores, inspectores municipales, subgerentes, entre otros.	Trece Municipalidades: 1. Ate Vitarte 2. Santa Anita 3. San Luis 4. El Agustino 5. La Victoria 6. Breña 7. Jesús María 8. Cercado de Lima 9. San Miguel 10. La Perla 11. Bellavista 12. Carmen de la Legua 13. Cercado del Callao.
POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ	PNP	Comisarios, policías, policías de tránsito, directores, entre otros.	Ocho comisarías: 1. PNP San Pedro 2. PNP San Cosme 3. PNP Yerbateros 4. PNP Ate Vitarte 5. PNP Santa Anita 6. PNP Carmen La Legua 7. PNP Callao 8. PNP San Cayetano

AUTORIDAD DEL TRANSPORTE URBANO	ATU	Autoridades, coordinadores, supervisores, entre otros.	1 ATU 1 AATE (Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico)
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	MTC	Autoridades, coordinadores, supervisores, entre otros.	Varia
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	OSITRAN	Autoridades, coordinadores, supervisores, entre otros.	Varia

EMPRESA PRIVADA	ABREVIATURA	TIPO DE ACTORES	PARTICIPANTES
CONSORCIO CONSTRUCTOR DEL METRO 2 DE LIMA Y EL CALLAO	CCM2L	Coordinadores, Especialistas, Supervisores, entre otros.	Cinco áreas: 1. Área Legal 2. Área Producción 3. Área Plan Desvíos 4. Área Medioambiente 5. Área de Geotécnica
SOCIAL CAPITAL GROUP	SCG	Relacionistas Comunitarios, Coordinadores, Jefes de Proyecto, Gerencia.	Participantes: - 24 relacionistas - 5 coordinadores - 1 jefe de proyecto - 1 Gerente de proyecto

Parte de las mejoras que he elabora en mi gestión como coordinadora del Sistema de Gestión de Relaciones Comunitarias (SG-RRCC), es la elaboración de un sistema estadístico progresivo en línea con el *software* PowerBi, el cual permite monitorear las interacciones de los especialistas sociales con los SH en cada una de las infraestructuras. En este trabajo se ha logrado identificar lo siguiente:

1. Los temas de mayor relevancia que son discutidos en las interacciones con los diferentes *stakeholders*. Ya sea para brindar información general del proyecto,

temas constructivos, temas medioambientales, temas del plan de desvío, microdesvío o algún procedimiento del programa de quejas.

2. Las estaciones en las que se concentra la mayor bolsa de interacciones, ya sea comunicaciones que tiene que hacer el relacionista o por problemas identificados por los SH que se deben atender con prioridad.
3. Los tipos de interacciones más frecuentes en un periodo de tiempo y los canales por los que se ha llevado a cabo las interacciones (mensajes de texto, llamadas telefónicas, correos electrónicos, cara a cara, reuniones virtuales, etc.). El estadístico nos permite identificar qué canal es el más frecuente y efectivo para contactar a los SH en determinadas zonas.
4. Identifica el trabajo realizado por cada especialista en el tiempo que lleva en el proyecto. Esto permite monitorear la actividad diaria de los relacionistas en campo o desde el *home office* en tiempo real.

Figura 4

Reporte estadístico de la gestión de relaciones comunitarias.



Nota. Elaboración propia.

Por último, cabe recalcar que periódicamente se tienen reuniones conjuntas entre SCG y representantes del CCM2L para comentar los avances de obra y diversos temas transversales al proyecto. De estas reuniones se adecuan los mensajes que

son difundidos a los SH en general y es la consultora SCG la encargada oficial de alinear estos comunicados para su difusión.



1.5. EL CASO DE EXPERIENCIA PROFESIONAL

El caso de mi experiencia profesional es la Línea 2 del Metro de Lima y Callao. Este proyecto es el primer tren subterráneo del Perú, el cual acercará 13 distritos y permitirá que se llegue de Ate al Callao en 45 minutos, en vez de en dos horas y media, que es el tiempo que toma actualmente ese recorrido. El proyecto está construyendo 35 estaciones de las cuales se espera la apertura de la Etapa 1A en el último trimestre del presente año: cinco estaciones desde Evitamiento hasta el Mercado Santa Anita.

Figura 5

Línea 2 y Ramal Línea 4 de la red del metro de Lima y Callao.



Nota. Elaborado por la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2.

El proyecto se construye de manera subterránea, algunas de las estaciones bajo el método tradicional y otras con dos máquinas tuneladoras. Se calcula que los beneficios al ciudadano y al país serán los siguientes:

- 1) Mayor seguridad y una oferta moderna en el servicio de transporte público. Ello porque el diseño tendrá una operatividad de 100 años y con 0 probabilidades de accidentes, ya que son trenes automatizados.
- 2) Ahorro de tiempo de 1 hora con 45 minutos en el recorrido de Ate al Callao, lo cual acortará el tiempo de viaje actual en un 70 %.
- 3) Mayores ingresos económicos debido a la revalorización de los predios y al desarrollo comercial que impulsará la puesta en marcha.
- 4) Menos enfermedades respiratorias debido a que no se generan humo ni gases contaminantes y aporta a la conservación del medio ambiente.
- 5) El beneficio social se calcula en alrededor de 20 millones de dólares por concepto de ahorro de tiempo de viaje, ahorro de costo de operación vehicular, reducción de accidentes, menor contaminación y revalorización de predios.

Una vez construida se espera que movilice a más de 1 millón de pasajeros al día, beneficiando directamente a los trece distritos que comprende su recorrido. Específicamente en el tramo de la Etapa 1A, que está próxima a inaugurarse, se espera una movilización de 600 mil personas al día.

La realización de esta contribuye al sueño del megaproyecto de Red Básica del Metro de Lima y Callao que contará con 6 líneas. Este megaproyecto fue diseñado en el 2010 por la MTC, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 059-2010-MTC el 24 de diciembre de 2010 y modificado por el Decreto Supremo N.º 009-2013-MTC en el 2013.

Figura 6

Plan de Red Básica del Metro de Lima y Callao. Las 6 líneas urbanas.



Nota. Elaborado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Actualmente, el megaproyecto cuenta con la Línea 1 operativa y se están construyendo la Línea 2 y un troncal que es parte de la Línea 4. Este plan de reforma del transporte urbano fue planificado para resolver la congestión vehicular de la ciudad de Lima, ofreciendo un mejor servicio público, interconectado, moderno, rápido y sostenible en el tiempo. Sobre todo, el megaproyecto y sus seis líneas rápidas esperan ser la solución del transporte público de la capital.

2. DISCURSOS DE MODERNIDAD

En este capítulo describiré algunos eventos de modernización del transporte que ha llevado a cabo el Estado en su intento por estructurar y organizar la movilidad urbana. Luego, expondré las narrativas de modernidad de las que se apropian los tres diferentes actores impactados por el proyecto: el Estado, la empresa privada, y los residentes.



2.1. MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

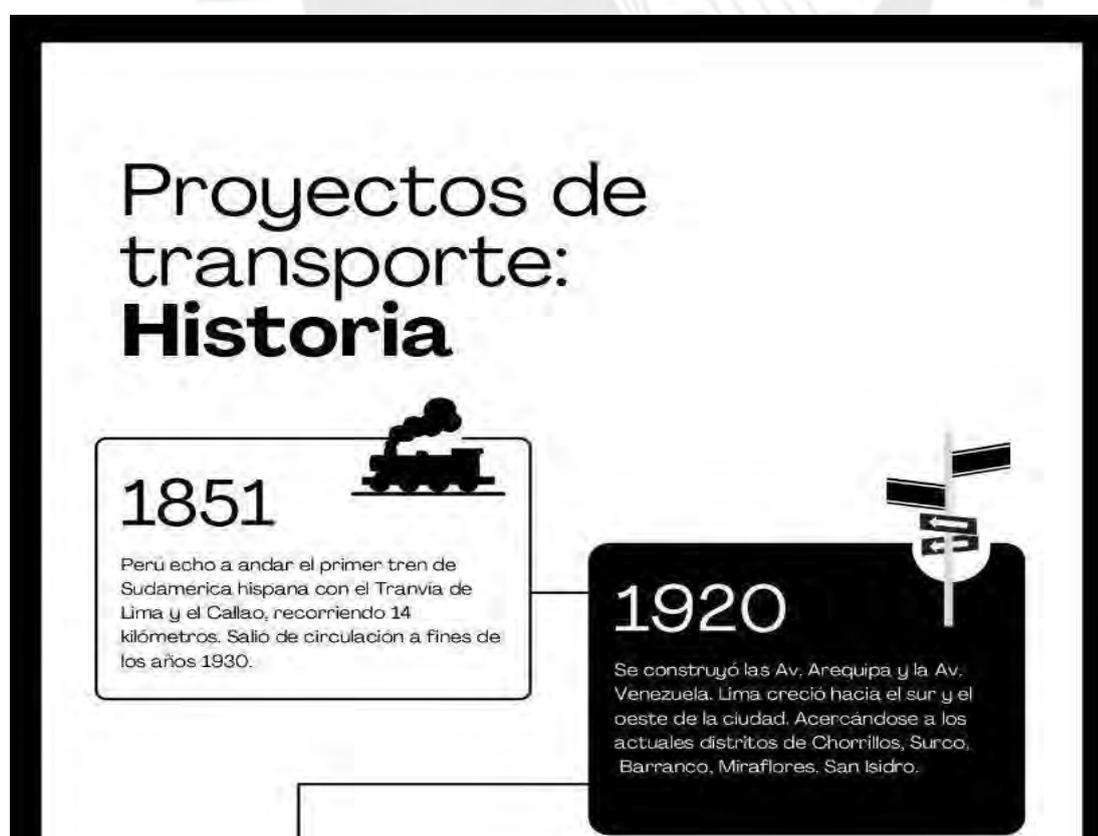
El Estado, como hacedor de proyectos públicos, ha ideado diferentes planes para la modernización del transporte urbano, creando estructuras troncales y vías rápidas, organizando el servicio de transporte a través de circuitos interdistritales y más. Como parte de las mejoras que se han ideado podríamos resaltar las siguientes:

- A. El tranvía de Lima, inaugurado en 1851, fue considerado el primer tren de Sudamérica hispana y recorría 13.7 kilómetros entre Lima y el Callao. Salió de circulación a finales de los años 1930 debido a los crecientes costos de mantenimiento y renovación de infraestructuras, y a la creciente competencia de los buses y microbuses. A finales de 1965 se desmantelaron los rieles y las vías para construir las principales avenidas limeñas.
- B. En 1920, se construyeron las grandes avenidas Arequipa y la Venezuela, lo cual facilitó el crecimiento de Lima hacia el sur y el oeste de la ciudad en dirección a los actuales distritos de Miraflores, San Isidro, Surco, Barranco y Chorrillos. Fueron los buses y microbuses los que movilizaron la capital a través de estas vías.
- C. En 1967, se inauguró parte de la Vía Expresa Paseo de la República, conocida como “El Zanjón”, que hizo posible el recorrido desde la Plaza Grau hasta la Av. Javier Prado. Una segunda etapa fue inaugurada en 1969, extendiendo su recorrido desde la Av. Canaval y Moreyra hasta el distrito de Barranco. La vía fue recorrida por los buses y microbuses de la empresa ENATRU (Empresa Nacional de Transporte Urbano del Perú), creada a mediados de la década del 70 con el fin de ampliar las flotas y rutas urbanas.
- D. En 1986, se inició la construcción del Metro de Lima (la actual Línea 1), un viaducto elevado de 22 kilómetros que conectaría el sur con el centro de Lima, Villa el Salvador y La Victoria; pero el proyecto fue interrumpido debido a la crisis económica del país. En 1993 se reactivó el proyecto y se puso en marcha el primer tramo, que va de Villa el Salvador a Atocongo (aproximadamente 9,5 kilómetros).
- E. En los años 2000 se inició la construcción de monumentales proyectos como la Vía Expresa Alfonso Ugarte, la Vía Expresa Javier Prado, un intercambio vial llamado “Trébol de Javier Prado”, la Vía Expresa Grau, el corredor de la Av. Venezuela, la Vía Expresa de Puente Piedra, entre otros.

- F. En el 2006, la Municipalidad de Lima retomó el proyecto de buses de tránsito rápido con El Metropolitano, el cual conecta la estación Naranjal (distrito de Independencia en el norte de Lima) con la estación Matellini (distrito de Chorrillos en el sur de la ciudad) tomando el carril central de la Vía Expresa a lo largo de 12 kilómetros.
- G. En julio de 2011, se inaugura el primer tramo de la Línea 1 (el primer tren semiautomático de pasajeros) y en mayo de 2014 se pone en marcha el segundo tramo del tren. Con un total de 34,6 kilómetros, conecta 11 distritos del sur al noroeste de la ciudad, empezando en Villa el Salvador y llegando hasta Bayovar.
- H. Finalmente, el último gran megaproyecto de transporte público, que se enmarca en este intento por crear una estructura que organice el transporte de Lima, es la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima y el Callao. Esta tendrá un recorrido de 35 kilómetros desde Ate al Callao, más un ramal de 4 kilómetros que se conectará con el aeropuerto de la ciudad.

Figura 7

Hitos importantes de proyecto de transporte urbano en Lima.



1967



La primera etapa de la Via Expresa Paseo de la República, que comprendía desde la Plaza Grau hasta la avenida Javier Prado; la segunda etapa empezó en 1969, extendiéndose desde la Av. Canaval y Moreyra hasta el distrito de Barranco.

1986



Se inició la construcción del Metro de Lima que conectaría el sur con el centro de Lima, Villa el Salvador y La Victoria. Pero recién en diciembre del 2009 se adjudicó el contrato de construcción de los primeros 22 km.

2000



Se inició la construcción de monumentales proyectos como la Via Expresa Alfonso Ugarte, la Via Expresa Javier Prado, la Via Expresa Grau, el Corredor de la Avenida Venezuela, la Via Expresa de Puente Piedra, entre otros.

2006



La Municipalidad de Lima retomó el proyecto de buses de tránsito rápido, conocida ahora como el metropolitano, conectando desde la estación Matellini, en el Sur de Lima, hasta Naranjal, en el norte de la Ciudad.

2011



Inaugurando el primer tramo en Julio del 2011, y el segundo tramo en mayo del 2014. Con un total de 34,6 km. conecta 11 distritos del sur al noreste de la ciudad. Empezando en Villa el Salvador y llegando hasta Bayovar.

2021



Las obras de la Línea 2 del Metro de Lima a Callao comenzaron en 2015 y pretende aperturar un tramo a finales del presente año. El proyecto comprende 35 km de Ate a Callao y un ramal 4 que conectaría con el aeropuerto de la ciudad.

Nota. Elaboración propia.

La idea de progreso y modernización en toda América Latina a mediados del S. XX tuvo varias acepciones como planeamiento, planificación y/o programación (Saravia, 2018), los cuales fueron traducidos en proyectos de inversión a cargo del sector público y promulgadas como decretos supremos de interés nacional. Para el caso de las reformas en el transporte urbano del Perú, la estructura organizativa para la realización de estos proyectos estuvo a cargo de un conglomerado de instituciones públicas independientes que se consolidaron finalmente en lo que conocemos ahora como la ATU (Autoridad del Transporte Urbano).

Figura 8

Transformación de la entidad pública encargada de la planificación del transporte público.



Nota. Elaboración propia.

Respecto al proyecto de la Línea 2 del Metro, las instituciones que participan activamente en su realización son el MTC, como concedente del proyecto y enfocado en el área legal del marco de las adendas firmadas con el CCM2L; la ATU, como

aliada y habilitadora de los espacios de trabajo para la ejecución del proyecto; OSITRAN, como supervisor de la inversión de las infraestructuras; y PROINVERSIONES, como promotor de la inversión privada y órgano técnico de control y reporte al MEF.



2.2. DISCURSOS DEL ESTADO

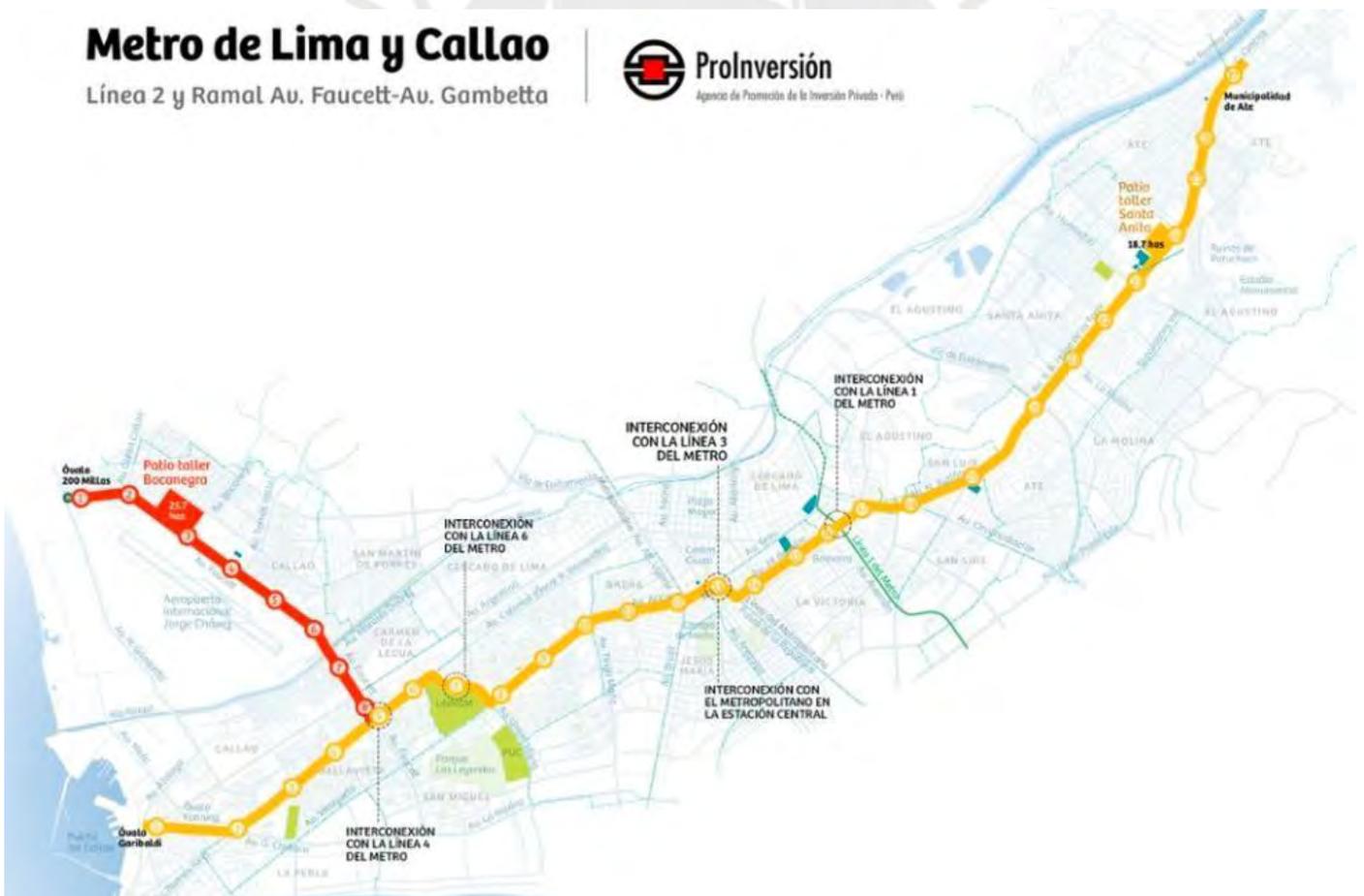
A continuación realizaré el análisis de las instituciones del Estado con las que el equipo social de SCG mantiene interacciones con mayor frecuencia: las MUN distritales, la PNP y la ATU.

2.2.1. LAS MUN DISTRITALES

La Línea 2 del Metro conectará a los siguientes trece (13) distritos en su recorrido final: Ate Vitarte, Santa Anita, San Luis, El Agustino, La Victoria, Breña, Jesús María, Cercado de Lima, San Miguel, La Perla, Bellavista, Carmen de la Legua y Cercado del Callao.

Figura 9

Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta.



Nota. Elaborado por Pro Inversión en el 2021.

Las MUN más activas son las de Ate Vitarte, Santa Anita, Cercado de Bellavista, La Victoria y San Luis, ello debido a que el proceso constructivo ha iniciado en estas zonas. Sus representantes han declarado al equipo SCG y a los diferentes medios de comunicación su abierta aceptación al proyecto, centrandose sus razones principalmente en los beneficios que traerá esta obra a su distrito; pero también han mostrado su inconformidad a raíz de las consecuencias del proceso constructivo.

→ **Discursos de aceptación:**

Los relacionistas comunitarios han tenido interacciones con los burgomaestres, regidores, inspectores municipales y subgerencias de áreas mediante interacciones cara a cara, reuniones virtuales, talleres y otros; ello para informar sobre avances de obra o algo en particular sobre el proyecto. La lectura que hacemos sobre estos representantes es que apoyan el proyecto debido a lo siguiente:

1. La modernidad representada en el tren subterráneo que recorrerá su distrito.
2. La rapidez del traslado y disminución del tiempo de viaje entre destinos.
3. La modernización del transporte, ligado a la tecnología que se usará.
4. Las oportunidades económicas y de empleo que impulsará el metro.
5. La calidad de vida de las personas incrementará con un mejor servicio.

En declaraciones del exburgomaestre de Ate, Oscar Benavides, en el 2018, comunicó a los residentes de su distrito que serán beneficiados con la megaobra que mejorará la rapidez hacia sus centros de trabajo o estudio, dejando de perder valiosas horas de viaje y pasando más tiempo con la familia o produciendo más:

... el metro [sic] colocará a Lima al nivel de otras capitales de Sudamérica y del mundo, que tienen en el metro la mejor alternativa para recorrer la ciudad, en trenes modernos, rápidos, de gran capacidad, llevando modernidad y mejorando la calidad de vida a las personas. (Andina, 31/03/2014).

También consideró que impactaría en la economía y generaría puestos de trabajo cercanos al metro. Además, resaltó que el diseño de la obra contempla la mejora de las vías y las áreas públicas en la superficie y se comprometió a brindar las autorizaciones que sean pertinentes para facilitar las obras civiles.

No queremos que existan tropiezos ni demoras en esta importante obra de transporte, que permitirá no solo a los vecinos de Ate, sino a de otros distritos

de Lima Este, llegar, por ejemplo, al aeropuerto del Callao en poco más de media hora. Eso no tiene precedentes en nuestro país. (Andina, 31/03/2014).

Su contraparte, el alcalde de El Agustino, Víctor Salcedo, sostuvo que la ejecución de la obra será muy positiva para mejorar la calidad de vida de sus vecinos, en cuanto a la movilidad y rapidez; pero también recalcó que será una oportunidad para generar empleo directo e indirecto, así como para el desarrollo comercial e inmobiliario de la zona. En el 2019, los alcaldes de Lima y Callao reafirmaron su compromiso para trabajar en las coordinaciones necesarias para la ejecución de la Línea 2. Visitaron las estaciones del Tramo 1A y se contó con la participación del viceministro del MTC y el director de la ATU.

Figura 10

Fotografía del recorrido, el 08/03/2019, en las estaciones de la Línea 2 con autoridades del estado y del CCM2L.



Nota. Registro fotográfico propio.

Como parte de su experiencia en esta visita, resaltaron lo “impresionante” que es la obra, la importancia que representa para estos distritos, la tecnología que se está usando para construirla, la automatización de la conducción de los trenes y la rapidez

con la que se pretende cubrir las distancias entre Ate y Callao. También se hizo mención a la mejora en la calidad de vida de todos los peruanos a partir de una mejor oferta del transporte público. De hecho, el alcalde de Ate Vitarte reconoció que la densidad poblacional de su distrito es alta y desordenada: tiene una de las tasas de crecimiento promedio anual más elevadas de todo el Perú (5,27 %) y una densidad poblacional de 6 mil 154 habitantes por km² (INEI:2007). En ese contexto, el Metro de la Línea 2 es una necesidad total para este distrito y muchos otros en situación similar.

→ **Discursos de disconformidad:**

Los representantes de las MUN distritales manifiestan su disconformidad en ciertos factores en común, como los siguientes:

1. El plan de desvío genera cambios en la fluidez normal del tránsito vehicular, desviando las rutas hacia calles aledañas que no estaban diseñadas para soportar esa congestión.
2. El incumplimiento de los plazos establecidos por el proyecto. Reconocen que es responsabilidad del Estado (ATU y MTC) y el CCM2L.

Específicamente en el distrito de Ate, se deshabilitó la Carretera Central y se ha desviado el tránsito público y privado por rutas aledañas que no han sido preparadas para soportar ese nivel de afluencia vehicular. En esa línea, el actual alcalde de Ate, Edde Cuellar, expresó su disconformidad con el plan de desvío establecido por la ATU (24 Horas, 2019) debido a que algunos sectores no estarían habilitados para circular con vehículos pesados:

La Línea 2 del Metro de Lima estaba siendo construida y sabíamos que en cualquier momento se iba a cerrar este tramo [en referencia a la carretera central] importante. En enero le hicimos una propuesta al MTC, pero hasta la fecha no se han tomado soluciones inmediatas (24 Horas, 22/09/2019)

A este mismo pesar se sumó el alcalde de La Molina, quien declaró el impacto negativo que sufriría su distrito a causa de la Línea 2 del Metro (Molina Tv, 12/05/2015). Expresó la falta de coordinación y comunicación de los representantes del proyecto y de la AATE respecto a los cambios en las rutas y la clausura de las calles principales. Asimismo, declaró su preocupación por el cumplimiento de plazos en la construcción del túnel.

Queremos exhortar a la empresa, teniendo en cuenta que esta es una zona muy comercial, que se cumpla estrictamente a los dos años que va estar previsto para este tramo, que no sufra ningún tipo de demoras (Molina Tv, 12/05/2015).

Estos comentarios se deben a que los plazos establecidos al inicio de la intervención del proyecto se estimaban entre 4 a 5 años; sin embargo, el tramo de la Etapa 1B-1A ya supera los 6 años de operación. Estas demoras son atribuidas a responsabilidad del CCM2L y al MTC.

2.2.2. LA PNP

La participación de la policía municipal ha sido fundamental para las intervenciones del proyecto y como apoyo auxiliar a las relaciones comunitarias de SCG. Muchas veces los eventos que han implicado una intervención drástica del espacio se han vuelto batallas campales entre la autoridad y los residentes de la zona, quienes se han resistido a las intervenciones.

→ **Implementación de cierres:**

El proyecto construye dos tipos de infraestructuras: pozos de ventilación, que son ductos profundos para la ventilación, desfogue de aire y presión, y que servirán como futuras salidas de emergencia; y, por otro lado, estaciones, que son infraestructuras planas de dos niveles subterráneos, y que serán de acceso al público. Como parte de los trabajos iniciales para empezar la construcción de estos dos tipos de infraestructura, se realizan algunos trabajos como la demolición de aceras, tala de árboles, liberación de interferencias (cableado y redes de agua subterránea), colocación de hormigón, entre otros. El evento más “traumático”, drástico o invasivo es la instalación de los cerramientos, pues son planchas metálicas que rodean toda la zona de trabajo concesionada al CCM2L; estas cuentan con permisos legales de intervención por parte de la MUN de Lima, las adendas del ATU y la regulación de OSITRAN para ser instaladas. Esta fase inicial es crítica para los residentes que se encuentran frente a la obra, los comerciantes ambulantes que trabajan en la zona y los alcaldes distritales. A continuación, describo algunos eventos particulares, por actor, y la participación de la policía municipal en cada uno de los casos.

1. *Vecinos directamente afectados:*

El día del evento de la instalación de la malla metálica de 2 metros de altura, asistieron a la zona los trabajadores del CCM2L y representantes de la obra para supervisar los trabajos; también los acompañaron algunos elementos de la PNP para resguardar el trabajo y prever cualquier enfrentamiento. La reacción de los vecinos suele ser de oposición al proyecto cuando ven el cerramiento instalado o cuando inician los trabajos. Por ejemplo, en el caso de la Estación 26, Prolongación Javier Prado, muchos de los vecinos salieron de sus casas a impedir el trabajo el día del cerramiento total, por lo que se tuvo que recurrir a la policía para resguardar a los trabajadores del CCM2L y continuar con los trabajos. A partir de estos eventos, una estrategia que tomó el CCM2L fue la instalación de cerramientos en la madrugada para evitar enfrentamientos con los vecinos y demás personas.

Figura 11

Cerramiento de la futura Estación 26. Fotografía del lado Norte-Sur.



Nota. Registro fotográfico propio.

Las instalaciones de cerramiento suelen abarcar el total de la pista y, a veces, parte de la acera (cuando son calles angostas), por lo que la movilidad de los vecinos se ve reducida. Por este motivo expresan su disconformidad con los cerramientos, antes, durante y después de su instalación.

2. Comercios y comerciantes ambulantes de la zona

Es común que las calles estén abarrotadas de comerciantes ambulantes, desperdigados en las aceras de las avenidas, en las esquinas, en los cruces peatonales y hasta en las pistas, como se aprecia en la foto. Suelen apropiarse del espacio público con facilidad e instalar sus puestos de comida, ropa, servicios y más. También están los puestos de comerciantes en las galerías, los que suelen abarcar también parte de la vereda para colocar alguna muestra de sus productos (maniqués, estantes con zapatos, electrodomésticos, etc.).

Figura 12

Prolongación Javier Prado, sentido Norte – Sur. Previo a la implementación del cerramiento para la construcción de la futura Estación 26.



Nota. Registro fotográfico propio.

El día del cerramiento, los comerciantes ambulantes son los personajes que más disconformes se encuentran con la instalación de las mallas metálicas. La policía ayuda a dispersarlos y solicita el despeje total de la vereda de las calles a los comerciantes de las galerías. Esta actividad puede tornarse violenta y de mucha resistencia a la autoridad, ya que muchos de los comerciantes viven de la afluencia de las personas en la zona y consideran que la instalación del cerramiento es un impacto económico muy duro para ellos y sus familias.

... no tenemos clientela, no hay negocio, cómo vienen si se cierran las calles, ya estamos así años, antes yo tenía más de 100 comensales, ahora con las justas entran 20 (Milagros Romero en 24 Horas, 12/09/2020).

Este comentario refleja parte de los miedos que invaden a los comerciantes afectados en la zona. Milagros, por ejemplo, es comerciante de comida, tiene un negocio frente al cerramiento de la Estación 25 de Puruchuco y comenta su experiencia postinstalación del cerramiento.

3. *Alcaldía municipal*

En términos generales, los municipios han mostrado su apoyo en la instalación de los cerramientos, las que son previamente comunicadas y documentadas a los municipios. Sin embargo, pueden ocurrir eventos de total disconformidad en los que se usa a la fuerza del orden, la PNP, para optar por medidas en contra de las resoluciones ya aprobadas y comunicadas. Este es el caso del burgomaestre Eder Cuellar, alcalde de Ate, que el 7 de enero de 2019 retiró arbitrariamente el cerramiento de la Carretera Central en el kilómetro 6.

Hemos procedido a retirar los elementos que perturban la libre transitabilidad de la vía pública. No hemos sido comunicados y hemos procedido de esta manera. (Eder Cuellar en Municipalidad de Ate Vitarte, Transmisión en vivo de Facebook, 07/01/2019)

Figura 13

Retiro de las planchas metálicas del cerramiento de la futura estación 26. Sentido Este – Oeste.



Nota. Registro fotográfico propio.

Este fue un claro acto de disconformidad transmitido en vivo mediante las redes sociales de la comuna. Es importante señalar que este acto se llevó a cabo ante la presencia de la PNP, acompañado de la gerenta de fiscalización y de los inspectores municipales. La AATE envió un comunicado a los medios rechazando la actitud y las medidas tomadas por el burgomaestre, mencionando que la MUN de Ate Vitarte fue debidamente notificada el 14 de diciembre de 2018.

→ Implementación de los Planes de Desvío

Al cierre de las vías principales, los distritos pusieron en marcha los Planes de Desvío aprobados por la AATE a través de la GTU de Lima. Se notificó a las MUN distritales y a la PNP las rutas acordadas para el tránsito peatonal, el tránsito vehicular de carga pesada, pública y privada.

Figura 14

Plan de desvío desde Ate Vitarte, en dirección al Callao.



Nota. Elaborado por la GTU. Autorización N° 330-2018.

En el caso de la MUN de Ate Vitarte, que continúa con el plan de desvío desde el 2016, se contó con el apoyo pleno de la PNP, específicamente los oficiales de tránsito y 20 inspectores municipales, aproximadamente; ello para aplicar, monitorear y hacer respetar el plan de desvío establecido. Al respecto, la participación de la policía de tránsito es imprescindible en los lugares de mayor tránsito vehicular para brindar fluidez a las vías alternas de la Carretera Central.

Los actores que fueron impactados con estas medidas fueron los peatones y los conductores de vehículos públicos, privados y de carga. Algunas de las declaraciones de los actores fueron las siguientes:

Se esperaba congestión más que todo con dirección de Chosica a Lima, que es habitual. Siempre se espera que crezca el congestionamiento en esta parte. No nos sorprende lo que ocurre ahora con el desvío. (Comandante de la PNP: John Alfaro, Jefe de Tránsito de Lima Este, en 24 Horas, 23/09/2020).

Queremos pedir disculpas a la población, y a los transportistas por la incomodidad que causará este plan de desvío para la construcción del túnel. Esta mega obra va a transformar la calidad de vida de las personas, y modernizar el tránsito tiene un sacrificio. (Director Ejecutivo de la AATE: José Garay en 24 Horas, 23/09/2020).

Demasiado tráfico, hay muchos cierres desde Ate a Santa Anita y no se sabe realmente hasta cuando va durar esto. La policía intenta ayudar pero a veces genera más congestión porque no deja que fluya no más. (Hombre, conductor de taxi, en 24 Horas, 23/09/2020).

Nos ha perjudicado totalmente a los vecinos, ahora tenemos que caminar más para llegar a los paraderos y a veces los carros no paran; también se ha vuelto un peligro cruzar las pistas porque todos están apurados y quieren pasar como sea, ya no dan pase. Pueden ocurrir accidentes. (Hombre, vecino de Ate, en 24 Horas, 23/09/2020).

Como vemos, el común denominador de los actores impactados por el plan de desvío es el sentimiento de inconformidad, angustia, preocupación e incertidumbre por la puesta en marcha de las nuevas rutas de transporte vehicular.

→ **Seguridad Ciudadana**

Debido al proyecto de la Línea 2 del Metro, las zonas intervenidas con la instalación de cerramientos han provocado modificaciones en el espacio público. En algunos casos se han generado pequeños callejones que son considerados por los residentes como zonas inseguras y poco iluminadas; por lo que se han tomado las siguientes medidas para resguardar la seguridad ciudadana:

1. La plancha metálica queda próxima a las viviendas, por lo que reduce el espacio para futuras evacuaciones en caso de riesgos naturales (eventos sísmicos, por ejemplo). En su defecto, representantes del proyecto, la Defensoría del Pueblo, Cruz Roja, la policía y los bomberos del distrito han ideado planes de evacuación específicos para la zona, de modo que se salvaguarde la integridad de los residentes colindantes al cerramiento.
2. Por la altura de las planchas metálicas se identificó, en algunos lugares, que se estaba generando un corte en la luminosidad del alcance del alumbrado público, lo que generaría espacios oscuros o poco iluminados. En su defecto, el proyecto instaló luminarias (paneles de alumbrado LED) apuntando a la calle, lo cual disuadiría posibles delitos y riesgos para los residentes.

Según estadísticas de la PNP de Ate Vitarte, la mayor recurrencia de actos delictivos en la zona se da como robos simples y hurto agravado, con un total de 1031 denuncias en el 2018 (Plan local de Seguridad Ciudadana de Ate, 2019). Sin embargo, no se tiene información sobre el impacto de la Línea 2 sobre la inseguridad ciudadana en las zonas intervenidas. Lo que sí se puede observar es una mayor presencia del serenazgo y agentes policiales cerca de las zonas de los cerramientos. Esta presencia es recurrente en las zonas de mayor congestión y donde los residentes reportan riesgos de inseguridad, debido a que su sola presencia se vuelve un elemento disuasivo a posibles actos delictivos. Por otro lado, la policía no es la única que está organizada para afrontar la inseguridad ciudadana, en el caso de Ate y Santa Anita, la PNP trabaja de la mano con las Juntas Vecinales para reducir los riesgos y prevenir el delito. Los cerramientos han provocado, a la fuerza o por necesidad, la organización comunal para atender y coordinar estrategias en conjunto con la policía para combatir la inseguridad ciudadana.

2.2.3. LA ATU

La ATU, antes AATE, tiene el objetivo de implementar un sistema integrado de transporte urbano. Es la estructura institucional organizativa a cargo del megaproyecto de transporte urbano masivo y la gestión de rutas. Desde septiembre del 2020, se oficializó como la única administración técnica del transporte urbano bajo el mando de María Jara como presidenta ejecutiva. Una de sus primeras declaraciones fue la siguiente:

La ATU redobla esfuerzos para que la modernidad que se anhela para Lima y Callao sea, próximamente, una realidad. (ATU Gob, 14/09/2020).

Desde su constitución, los representantes de la ATU mencionaron que se trabajaría en un plan estratégico multidimensional que se enfoque en la regulación y manejo territorial; proyectos de infraestructura; y reformas vehiculares y políticas centradas en las personas que combatan la informalidad y el desorden vehicular. Específicamente, en el proyecto de la Línea 2 del metro, sus funciones más importantes son las siguientes:

1. Implementación de los Planes de Desvío en conjunto con las MUN distritales.
2. Supervisión del avance de infraestructura, ingeniería civil y arquitectura.
3. Comunicación e integración de la Línea 2 con los demás modelos de transporte público, para poner en marcha el tarifario del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT).

Por su parte, el MTC está involucrado en el proceso de la Línea 2 desde el momento de la preparación de los estudios de factibilidad y expedientes técnicos (preparado por la antigua agencia ProInversión en el 2013) hasta la actualidad, mediante la supervisión de obra y expedición de adendas para la continuidad del proyecto. Asimismo, el MTC autorizó la inversión de un total de \$ 5.658 millones, con una proyección operativa total para el 2023; sin embargo, se firmó una segunda adenda en el 2018 que reajustó el cronograma de obra hasta enero del 2025. La inversión inicial del proyecto versus los sobrecostos en las siguientes adendas no fueron discutidas; por el contrario, en cada una de las adendas se reafirmó el compromiso irrevocable de culminar las obras en beneficio del Estado y la ciudadanía. Así visto, muchas veces el discurso del “bien común” o lo que “es lo mejor para todos” justifica la continuidad de la intervención y realización del proyecto.

La participación más importante que tiene el MTC, actualmente, respecto al proyecto se da en lo siguiente:

1. Expropiación y entrega de terrenos al CCM2L. Es el encargado oficial de liberar los terrenos señalizados para la construcción de la Línea 2 del Metro.
2. Aprobación de los Estudios de Detalle de Ingeniería (EDI) para la construcción de las estaciones. Los EDI evalúan la factibilidad técnica de las infraestructuras para su posterior construcción.

En las últimas declaraciones del 2021, el viceministro Carlos Estremadoyro resaltó que la ejecución del cronograma de obra de la construcción de la Línea 2 busca una ejecución “sin tropiezos, ni retrasos” y recalcó que se está evaluando, sobre todo, reducir las afectaciones a los habitantes y transportistas de las zonas interferidas. Por su parte, el titular de la MTC, Eduardo Gonzales, en su última visita a las instalaciones del Metro comentó lo siguiente:

Estamos trabajando intensamente para que se ponga en operación por lo menos los primeros 5 km en el más breve plazo. Este es el mejor homenaje que podemos dar a Lima en su aniversario. El sueño de millones de peruanos de tener un transporte moderno, seguro y digno va a convertirse en realidad. (En DiaD, 19/07/2021)

De este modo, los representantes se apropian de los discursos de modernidad aludiendo al “progreso” y el “bien común” como legítima justificación para poner en marcha el proyecto de la Línea 2 del metro. Desde el presidente Ollanta Humala, quien presidió la suscripción del Contrato de Concesión del Proyecto Línea 2 y Ramal Av. Faucett- Av. Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao a finales del 2014, se señaló que la obra beneficiará a más de un millón de usuarios de la capital, lo cual hizo que se revalorice el metro como un sistema de transporte masivo que es utilizado en las más importantes capitales del planeta y en el que Lima no podía quedarse rezagada, y debía, por el contrario, ponerse a la vanguardia de los avances de América Latina y el mundo. En términos generales, estas dos entidades, la ATU y las MUN, han estado siempre a favor de la realización del proyecto facilitando las gestiones para el avance de obras.

2.3. DISCURSOS DE LA EMPRESA PRIVADA

En esta sección realizaré el análisis del consorcio que ganó la concesión del proyecto de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, es decir el CCM2L. Así también, describiré la posición de la consultora SCG en su trabajo dentro del Área de Gestión Social.

2.3.1. EL CONSORCIO CONSTRUCTOR DEL METRO 2 DE LIMA

El CCM2L, que tiene adjudicado el megaproyecto que nos compete, está conformado por las constructoras españolas ACS y FCC, junto con las italianas de Impregilo y AnsaldoBreda, y la peruana Cosapi. Las constructoras españolas ACS y FCC tienen amplia experiencia en la ejecución de metros urbanos, como los de Nueva York,

Barcelona, Madrid, Panamá, Toronto, Londres, Roma, Milán, Buenos Aires, entre otros. Por su lado, las italianas cuentan con amplia experiencia en equipamiento y señalización ferroviaria, así como fabricación de materiales rodantes para metros. Asimismo, el contrato adjudicado al CCM2L no solo incluye la construcción de la Línea 2 del metro, sino también la gestión de esta durante los próximos 35 años.

De los 27 kilómetros de túnel de la Línea 2 y los 8 kilómetros de túnel de la Línea 4 que llegará al aeropuerto Jorge Chávez, solo se han logrado perforar 10 kilómetros. Es decir, un promedio de 2 kilómetros por año, un avance lento al considerar que ya pasaron casi 6 años desde la adjudicación del proyecto. Sus representantes explican que las causas principales de las demoras han sido las siguientes:

1. La responsabilidad del Estado por el tema de las expropiaciones y la entrega de terrenos al CCM2L para iniciar los trabajos civiles.
2. Las interferencias en los cerramientos, específicamente conexiones subterráneas de agua, luz, alcantarillado, etc., que han tenido que ser liberados y reubicados, a pesar de que estos trabajos no fueron parte de la Adenda 1, por lo que no era imputable a la empresa realizar esta actividad.

A pesar de estos retrasos, se espera que en el último trimestre del presente año se ponga en funcionamiento un primer tramo de 5 kilómetros para transportar diariamente a unas 300 mil personas, pues se tiene un retraso de 3 años desde la primera Adenda, en la que se debía poner en funcionamiento el primer tramo para el 2017. De hecho, la presidenta de Ositran, Veronica Zambrano, menciona lo siguiente: “Es una de las pocas obras en el mundo en la que tenemos los trenes y no lo podemos usar” (MET, 25/09/2020). Sin embargo, considerando los 25 años que se tomó construir la Línea 1, con un viaducto elevado, estamos avanzando relativamente bien.

Por su parte, el CCM2L se muestra claro y firme en la misión a cargo. Mantiene una narrativa de progreso que crea el imaginario de que la construcción del tren significa la modernización del transporte, el uso de tecnologías vanguardistas, la seguridad que tendrá el servicio del tren, la sostenibilidad medioambiental, la automatización de los viajes y la rapidez en los tiempos de desplazamiento de un punto a otro. Así, en sus canales oficiales por las redes sociales (Linkedin, Web-oficial y Facebook) expresan discursos como los siguientes:

A. “Nuestra misión es transformar Lima, hacerla moderna”

El CCM2L se muestra orgulloso de la adjudicación de la construcción del primer túnel subterráneo del Perú, considera que modernizará el transporte urbano de la capital agregando un nuevo medio a la oferta pública y permitiendo la conexión de un sistema integrado entre la Línea 1 y parte de la construcción de la Línea 4. En algunas conversaciones, los representantes también han explicado que todas las ciudades del mundo se han diseñado con ejes centrales que salen del centro de la ciudad a las periferias y anillos alrededor del centro de la ciudad que permiten girar sobre esta. En el caso de Lima, este modelo no se ha cumplido debido a la informalidad y falta de planificación. Entonces, como no se puede construir sobre lo que ahora es propiedad privada, la solución al problema de la movilidad urbana es únicamente mejorar e invertir en transporte masivo, entre los cuales el tren es la mejor opción.

B. “Utilizamos tecnología de última generación”

El símbolo de esta tecnología en vanguardia es la tuneladora (TBM), una enorme y sofisticada perforadora con una cabeza giratoria, una extensión de más de cien metros y de forma circular. Recorrerá más de 15 estaciones de la Línea 2, desde la estación 18 de San Juan de Dios hasta la provincia constitucional del Callao. En septiembre de 2021, la tuneladora inició trabajos y fue bautizada ante la presencia de varios funcionarios de Estado (MTC y ATU) con el nombre de Delia Tasaico del Pino (la primera mujer ingeniera del país). Actualmente, avanza 13 m² por día. Esta tecnología es exportada, constantemente comparada con otras técnicas y herramientas que se usan en la construcción de otros trenes del mundo, y con un diseño único que ha sido preparado para adaptarse al suelo de Lima.

C. “Resguardamos rigurosamente las medidas de seguridad y salud ocupacional”

El CCM2L publicita sus premios, tales como Thomson Reuters - Project Finance International, IJ Global Awards y Latin Finance Awards Project & Infraestructure Finance, todos estos relacionados con la calidad en cuanto al diseño, ingeniería, seguridad y salud ocupacional. De este modo, el consorcio mantiene estándares internacionales que son constantemente supervisados por OSITRAN.

D. “Respetamos el medio ambiente construyendo un tren sostenible en el tiempo”

La puesta en marcha de los trenes será completamente automatizada y tendrá una emisión de gases 0 % combustibles, lo que hará de esta una alternativa amigable y sostenible para el medio ambiente. Parte de la sostenibilidad es que el proyecto ha considerado un diseño inclusivo para la accesibilidad masiva, como por ejemplo ascensores para el acceso de personas con movilidad restringida; así como también seguridad y vigilancia en todos sus niveles.

E. “Reduciremos los tiempos de traslado, con viajes rápidos, vagones espaciosos y desplazamiento automatizados”

Resaltan que el proyecto permitirá aprovechar el tiempo en otras actividades, pues se reducirá el viaje de 2 horas a solo 45 minutos, desde Ate al Callao. Es decir, un ahorro del 70 % de tiempo en el viaje. Esa experiencia es reconocida por ellos como una “mejora”, un cambio a la condición actual que producirá efectos positivos para la calidad de vida de las personas.

F. “Generamos empleo local promoviendo la diversidad y la igualdad de género; así como un impacto económico enorme a la ciudad y sus habitantes”

De hecho, el CCM2L mantiene un ejército de obreros trabajando las 24 horas del día para “recuperar el tiempo perdido”. Asimismo, periódicamente ofrece, por medio de sus redes sociales, puestos de trabajo que van desde operadores de maquinarias hasta especialistas en SOMA. A su vez, los residentes de las infraestructuras que se encuentran frente a los predios directamente impactados suelen resaltar los beneficios económicos que traerá a estas viviendas, negocios o instituciones; como, por ejemplo, la revalorización de los predios, la oportunidad de comercio por la afluencia del tren, el acceso directo a las estaciones del tren y el enorme beneficio económico para la ciudad de Lima.

El CCM2L es un consorcio conformado por varias áreas que intervienen directamente con los residentes y entidades públicas y privadas. De este modo, se tienen las siguientes divisiones: el Área Legal, Gestión Social, Plan de Desvíos, Medio Ambiente, Geotecnia y Producción. A grandes rasgos, el Área de Legal es la encargada de la gestión administrativa del proyecto, facilita la documentación y las reglamentaciones para iniciar, continuar y concluir los trabajos en las infraestructuras; el Área de Gestión Social ve las estrategias comunicacionales y el relacionamiento

comunitarios con los residentes y entidades públicas y privadas; el Área de Plan de Desvíos planifica y gestiona la implementación de los planes de desvíos aprobados; el Área de Medio Ambiente monitorea la calidad y los estándares de impacto medio ambiental del proyecto en la zona; el Área de Geotécnia gestiona permanentemente las vibraciones del proyecto y posibles afectaciones; y, finalmente, el Área de Producción revisa los trabajos civiles de infraestructura y arquitectura en cada una de las estaciones y pozos.

Como parte de los últimos episodios mediáticos, en julio del 2021, el programa DíaD ingresó a las instalaciones del tramo que está próximo a inaugurarse, de la Estación de Evitamiento hasta la Estacion del Mercado Santa Anita, en conjunto con el ministro del MTC (Eduardo Gonzales) y representantes del CCM2L (no identificados). Parte de las declaraciones del representante del consorcio fue la siguiente:

Será una experiencia única y fabulosa para el Perú. Lo que van a tener con el metro subterráneo es de primer mundo [...]. Todo es automatizado, todos los vagones tienen cámaras, al frente se tendrá una sala de mando, todo el tren usa tecnología de última generación, lo más moderno del mundo. (DíaD, 19/07/2021).

Figura 15

Recorrido de una canal de televisión en la línea 2.



Nota. Fotografía del reportaje del canal DíaD, el 19/07/21

En general, como vemos, los representantes del CCM2L han mantenido un discurso a favor de los beneficios que traerá la Línea 2 del Metro como un modelo de transporte moderno.

2.3.2. LA CONSULTORA SOCIAL CAPITAL GROUP

La consultora SCG está a cargo de la gestión social y el relacionamiento comunitario del proyecto desde el 2015. En el tiempo de servicio, se ha identificado a más de seis mil SH con los que se mantiene relacionamiento comunitario, monitoreando e informando continuamente sobre los avances de obra. El equipo social que conforma SCG aborda en campo todas las preocupaciones, expectativas, necesidades y conflictos que tienen los diferentes actores con el proyecto. Asimismo, es el responsable de difundir las comunicaciones oficiales que se acuerdan en el CCM2L, que pueden tratarse desde temas de avance de obra, planes de desvío de las etapas, modificaciones de los micro desvíos en las zonas aledañas y temas medio ambientales (basura, ruidos, iluminación, etc.), hasta la gestión de quejas y activación de procedimientos con las áreas involucradas para atenderlas en 15 días hábiles, aproximadamente.

El relacionamiento comunitario está a cargo de un equipo de especialistas sociales que abarca todas las infraestructuras del proyecto (pozos y estaciones), divididos por etapas: Etapa 2, Etapa 1A, y Etapa 1B.

Figura 16

Distribución de Etapas del recorrido de la Línea 2.



Nota. Elaboración de la Sociedad Concesionaria Metro Lima Línea 2.

Los diferentes actores con los que trabaja el proyecto han sido considerados dentro del mapeo según su ubicación: frente a las infraestructuras, cercanos a la infraestructura y aquellos que se encuentran transversales y paralelos a las mismas. Por otro lado, los tipos de SH fueron categorizados como negocios, instituciones, viviendas y asociaciones. Aquellos SH que son negocios están tipificados bajo la clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas (CIU), actualizada por la INEI en el 2018. De este modo se las puede agrupar en las siguientes 9 categorías:

SECCIÓN	ACTIVIDADES ECONÓMICAS
---------	------------------------

<p>INDUSTRIA MANUFACTURERA</p>	<p>Elaboración de productos alimenticios, textiles Producción de madera, muebles y papel Impresión y reproducción Fabricación de sustancias y productos químicos Fabricación de plástico Fabricación de metales y acero Fabricación de armas Fabricación de productos de informática y ópticas Fabricación de equipos electrónicos Fabricación de maquinarias Fabricación de vehículos Fabricación de joyas, instrumentos de música, juguetes Reparación e instalación de maquinarias, muebles</p>
<p>COMERCIO</p>	<p>Ventas de productos Importaciones y exportaciones Reparación de vehículos automotores y motocicletas Venta de combustible para vehículos (grifos)</p>
<p>HOTELES Y RESTAURANTES</p>	<p>Actividades de alojamiento Actividades de servicio de comidas y bebidas</p>
<p>TRANSPORTE/ ALMACENAMIENTO/ COMUNICACIONES</p>	<p>TRANSPORTE Transporte urbano vía terrestre pasajeros o de carga Transporte marítimo Transporte por vía aérea Actividades de apoyo al transporte Logística</p> <hr/> <p>ALMACENAMIENTO Almacenamiento y depósito Actividades postales y de mensajería Manipulación de carga</p>

	<p>COMUNICACIONES Actividades de edición de libros, revistas, programas informáticos, películas Actividades de programación, radio y televisión Actividades de telecomunicación Otras actividades de comunicación (locutorios, cabinas de internet)</p>
<p>INTERMEDIACIÓN FINANCIERA</p>	<p>Actividades de servicio financiero y fondo de pensiones Seguros Actividades auxiliares a servicios financieros y de seguros (cambistas, ajustadores)</p>
<p>ACTIVIDADES INMOBILIARIAS/ EMPRESARIALES</p>	<p>ACTIVIDADES INMOBILIARIAS Actividades inmobiliarias realizadas con bienes propios o arrendados a cambio de una retribución Actividades de venta de predios EMPRESARIALES Actividades de servicios profesionales Actividades veterinarias Actividades de alquiler y arrendamiento Agencias de empleo Agencias de viaje y operadores turísticos Actividades de seguridad privada Actividades de limpieza y mantenimiento Otro tipo de actividades de servicio</p>
<p>ENSEÑANZA</p>	<p>Enseñanza preescolar, primaria, secundaria, técnica y profesional Enseñanza deportiva, recreativa y cultural Actividades de apoyo a la enseñanza</p>
<p>ACTIVIDAD DE SERVICIO COMUNITARIO SOCIAL, Y/O DE SALUD.</p>	<p>ACTIVIDADES DE SALUD HUMANA Hospitales, clínicas, postas, centros de salud, consultorios médicos y oftalmólogos, odontológicos, centros de rehabilitación física Actividades de atención para personas con retraso mental, rehabilitación, discapacitados</p> <hr/> <p>ACTIVIDADES DE ASISTENCIA SOCIAL Actividades de asistencia con y sin alojamiento para personas vulnerables (ONGs, asociaciones, albergues, casas hogar, reformatorios)</p>

OTRAS ACTIVIDADES DE SERVICIO COMUNITARIO, SOCIAL Y PERSONALES.	Actividades artísticas y culturales (clubs musicales, casas de danzas, biblioteca, museos, jardines botánicos, zoológicos) Actividades recreativas Actividades deportivas y de esparcimiento (gimnasios, clubes deportivos, instalaciones deportivas, parque de atracciones, parques temáticos) Actividades de cuidado personal
--	--

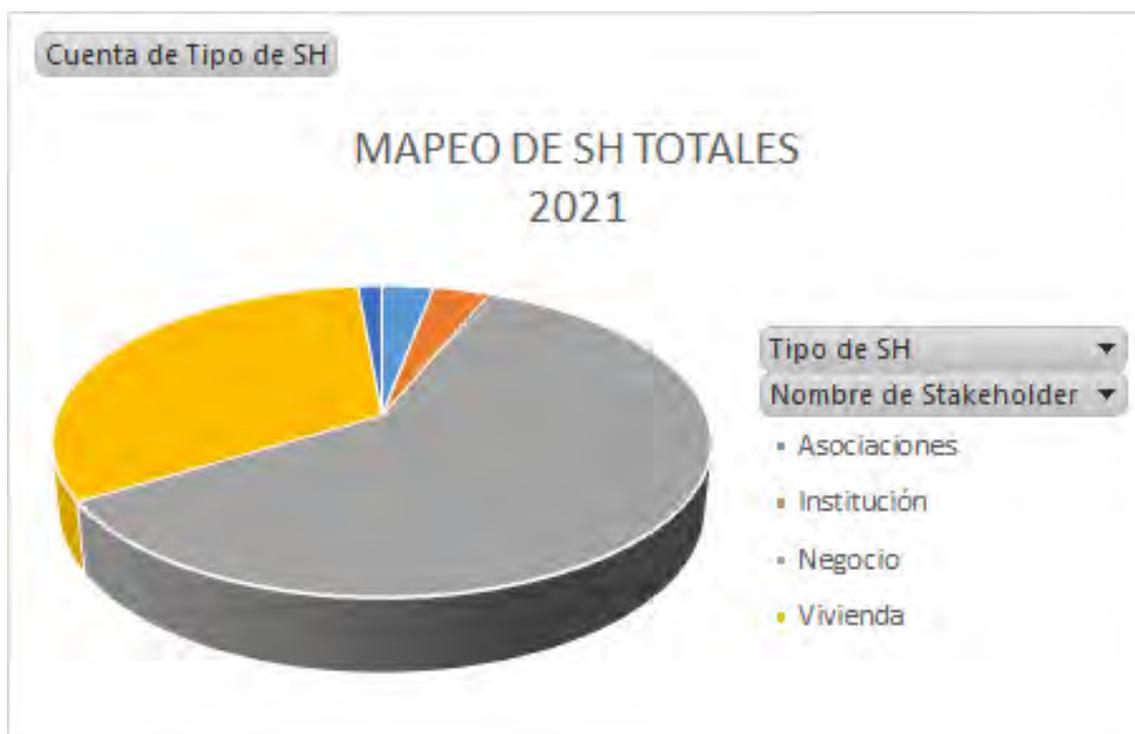
El mapeo de SH es actualizado constantemente por el trabajo de la consultora, por lo que su número exacto crece continuamente con el paso de los años. En la actualidad, contamos con más de 6500 *stakeholders* contactados que son parte de un gran directorio interno y, conforme se inician los trabajos en nuevas infraestructuras (pozos o estaciones), los especialistas van actualizando el directorio con los datos de los nuevos SH identificados.

2.4. DISCURSOS DE LOS RESIDENTES

La consultora SCG, en el transcurso de los 6 años, ha logrado identificar los diferentes tipos de residentes que están siendo afectados, directa o indirectamente, por la construcción. Actualmente, se cuenta con un directorio de más de 6900 SH identificados, los cual se han categorizado en 4 tipos: Asociaciones, Instituciones, Negocios y Vivienda.

Figura 17

Gráfico del mapeo total de Stakeholders (SH) hasta el 2021, agrupados por tipo: Asociaciones, instituciones, negocios y vivienda.



Nota. Elaboración propia.

La categoría de residentes se encuentra conformada en su mayoría por SH del tipo Negocios, después por las de tipo Vivienda y, finalmente, están las Instituciones y Asociaciones. En cuanto a las interacciones que se llevan a cabo con estos SH, las actividades han sido de tipo informativas para comunicar algún tema respecto al proyecto y también se ha recibido consultas y quejas. Por su parte, los temas tratados en campo se pueden clasificar en 19 categorías, como por ejemplo las siguientes: Información, Construcción, Medio Ambiente, Geotecnia, Micro Desvío, Programa de Educación Ambiental y Seguridad Vial, Datos Generales, Plan de Desvío, Diálogo Ciudadano, Procedimientos, Dewatering, Consulta, Interferencias, Expropiación y más. A su vez, diariamente, se hace el monitoreo de los temas más resaltantes que informan y recogen los relacionistas en campo. Estas se ingresan a una base de datos y luego, personalmente, me encargo de realizar el estadístico operativo para reportar los temas tratados en el día o la semana.

Figura 18

Temas de las interacciones que se llevan a cabo en el relacionamiento comunitario.



Nota. Elaboración propia

Con ello, considero importante explicar las categorías más comunes del proyecto. Información se da cuando el relacionista empieza la interacción con el SH para informar algún tema respecto a la obra; Construcción, cuando se informan los avances de obras civiles en las estaciones o pozos más cercanos al SH; Medio Ambiente se relaciona con la limpieza de la zona, campañas de arborización, mitigación de ruidos, etc; Geotecnia se refiere a temas de inspecciones pormenorizadas, instalación de instrumentos de medición de vibraciones, etc; para la categoría de Micro Desvío son los temas relacionados a alguna modificación en la conducción peatonal o de tránsito vehicular en la zona aledaña los intervinientes; en cuanto al Programa de Educación Ambiental y Seguridad Vial, interesan las campañas de capacitación en dichos temas que se organizan con las asociaciones, instituciones, juntas vecinales, etc.; respecto a los Datos Generales son temas relacionados al avance del proyecto y por lo general se brinda a los nuevos SH que

no conocen mucho detalle sobre la Línea 2; finalmente, en el caso de Plan de Desvío se trata específicamente los planes aprobados por la GTU de la MML.

La interacción con los SH es permanente y se atienden los 7 días de las semanas, ya que las eventualidades en el proyecto pueden ocurrir en cualquier momento. Así, es común que durante un periodo de tiempo se tenga una cantidad de interacciones mayores a lo normal, como se puede apreciar en la siguiente figura:

Figura 19

Desempeño, de los relacionistas, de las interacciones en campo.



Nota. Elaboración propia.

Finalmente, cabe mencionar que la presencia constante del equipo social en campo afianza las relaciones con los residentes. De modo que, con el tiempo y el transcurrir de las interacciones, hemos logrado involucrarnos en sus vidas y conocer sus miedos, expectativas y alegrías respecto al proyecto. Debido a que los residentes conocen que el equipo social de SCG es el canal de comunicación que tienen para hacer llegar cualquier información que deseen consultar o expresar al CCM2L, la comunicación es fluida y permanente entre relacionistas y residentes.

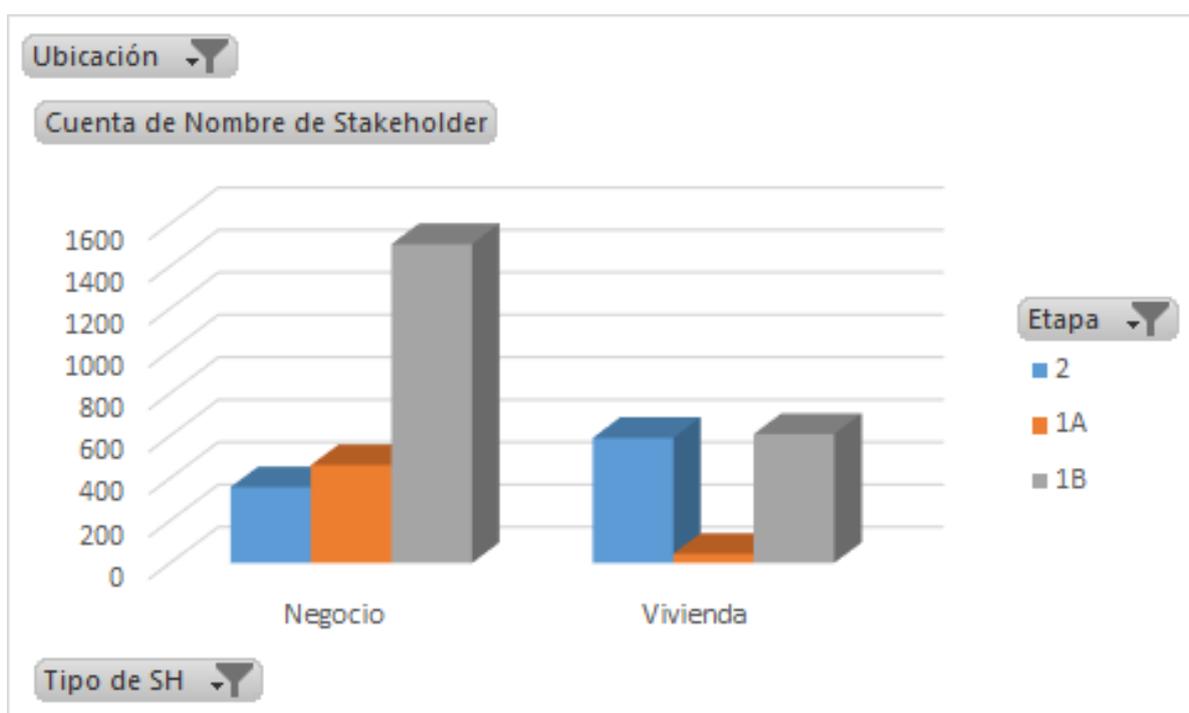
A continuación describiré los temas y discursos más resaltantes de los residentes de la zona, donde se distinguen aquellos residentes que están siendo afectados directamente de aquellos afectados indirectamente por el proyecto.

2.4.1. LOS RESIDENTES DIRECTAMENTE AFECTADOS

Se está considerando como residentes directamente afectados a aquellos que se encuentran frente a la infraestructura, ya sea una futura estación o un pozo de ventilación. Estos residentes se pueden dividir en 2 grupos: por un lado los residentes que tienen una vivienda y, por otro lado, los residentes que tienen negocios activos.

Figura 20

Residentes directamente afectados según el tipo: vivienda y negocio.



Nota. Elaboración propia.

Como se aprecia en la figura, la mayor cantidad de residentes afectados directamente sucede en el ámbito “negocio”. A la fecha, se calcula que son más de 2300 negocios y aproximadamente 1200 viviendas las que se encuentran exactamente al frente de las infraestructuras, dentro de las cuales el sector de la Etapa 1B es el que concentra la mayor cantidad de residentes afectados directamente.

En las siguientes páginas me enfocaré en describir los factores que los residentes resaltan del proyecto y que están relacionados a su narrativa de modernidad.

Residentes con Negocio:

Respecto a esta clase de residentes no se puede definir un patrón en el tipo de actividad económica, pues los negocios atienden diferentes rubros dentro de los cuales podemos ver actividades de servicio salud, empresarial, comercio al por mayor y menor, enseñanza, restaurantes, industrias, intermediaciones financieras, transporte, almacenamiento y mucho más. Sin embargo, en términos generales, podríamos describir esta clase de actores como un negocio mediano/pequeño, en el que el dueño(a) participar de la actividad económica activamente cuenta con 1 o más trabajadores, por lo general se ubican en el primer piso del predio y son negocios que se reinventan, migran y cierran cuando la actividad económica “no rinde”.

Durante el tiempo de trabajo de campo, muchos de los dueños de negocio, trabajadores y encargados han logrado compartir sus más sinceras preocupaciones y expectativas alrededor del proyecto, de modo que se ha logrado descifrar los factores que más les preocupan y las narrativas de modernidad que se han incrustado en su experiencia con el proyecto, estas serán descritas en los siguientes apartados.

Figura 21

Residentes directamente afectados, con negocio. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto.



Nota. Elaboración propia.

1. El Factor Económico:

La mayoría de los negocios expresan su descontento por el impacto económico que la obra ha ocasionado a sus negocios y consideran que la instalación de los cerramientos frente a sus locales es el motivo de este impacto. Entre las narrativas diarias resaltan factores como:

→ Reducción en la venta de sus productos

“... el impacto es fuerte, yo con mi negocio de comida no vendo mucho, ahora que ni pasa la gente no vendo nada. Si antes sacaba S/100 ahora estaré en S/40 y eso, exagerando.” (Negocio, Comida al paso Bertha, Pozo de ventilación 18, Sheyla B., comunicación personal, agosto de 2021)

→ Reducido flujo de clientela hacia sus locales.

“... mi local está metido, nadie pasa por aquí. No gano como antes. Esta es una buena zona, yo estaba en plena avenida y la gente pasaba por aquí a todas horas. Veían mi local, ahora parece abandonado.” (Negocio, Retos Gym, Pozo de ventilación 24, Ruth H., comunicación personal, octubre de 2021)

Por otro lado, también se pueden identificar narrativas que expresan sus expectativas de progreso económico una vez que el proyecto se inaugure. En contraste a lo que sucede actualmente, esperan que la puesta en marcha del proyecto:

→ Concentre cierta fluidez de público en sus estaciones para así tener más opciones de generar ventas.

“... estamos bien ubicados, tendremos la estación al frente, y como va ser la novedad va haber mucha gente que esté subiendo y bajando...” (Negocio, Mega Ofertas, Estación 25, Carlos R., comunicación personal, agosto de 2021).

→ Trasladar sus productos a otras zonas con rapidez, disminuyendo la demora en los tiempos de viaje para hacer las entregas de sus productos.

“.. tenemos una tienda cerca a la parada y ahora, encima con las calles clausuradas, me demora hasta 1 hora en llegar si es hora punta, con el tren voy a llegar al toque. Va a ser un alivio.” (Negocio, Otsuki Motors, Estación 25, Juan M., comunicación personal, agosto de 2021).

→ Trasladar sus productos y ellos mismos de forma segura, disminuyendo la inseguridad de trasladar su mercancía.

“... es peligroso a toda hora, los choros no descansan, el tren ¿va a tener seguridad?, de todas maneras va ser más seguro que ir en un taxi con todas tus cosas..” (Negocio, Imprenta Junín, Estación 24, Edwin T., comunicación personal, agosto de 2021).

→ Trasladarse a un menor costo, pues esperan reducir la inversión actual que representa el envío por taxi.

“... tengo que tomar 2 carros para venir a trabajar, ahí no más diario son más de S/5, yo espero que no sea caro subirnos al tren para poder usarlo” (Negocio, Botica San Miguel Arcángel, Estación 24, Maria E., comunicación personal, julio de 2021)

2. El Factor Movilidad Urbana:

La mayoría de los trabajadores toman algún servicio de transporte público para llegar a su centro de trabajo y consideran que las condiciones para trasladarse han cambiado desde el inicio de trabajo de obras del proyecto, debido a los siguientes motivos:

- Los planes de desvío y micro desvío de la zona
- La congestión vehicular producto de los embotellamientos

Muchos narran su experiencia después de la instalación de los cerramientos resaltando el aumento en sus horas de viaje y las conexiones que tienen que hacer, así como el aumento en el costo de trasladarse.

Salgo de mi casa mucho más temprano, pero ya me he acostumbrado, lo difícil es hacer la conexión para llegar acá, me bajo en el Mall de Santa Anita y camino al puente para agarrar el colectivo que va todo Ayllón, es más caro, pero aquí está en trabajo, qué puedo hacer. (Negocio, Inka Farma, Estación 27, Sofía P., comunicación personal, agosto de 2021)).

Por otro lado, expresan que la Línea 2 del metro disminuirá los tiempos de viaje una vez abierta e imaginan un tren subterráneo con las siguientes características:

Ordenado - Puntual - Moderno - Limpio - Seguro

Asimismo, es común escuchar que una vez se inaugure, el Metro será la opción de transporte que elegirán para movilizarse.

... con la pandemia subirte al bus ya es un peligro, todos están muy cerca, a veces espero y espero a que llegue uno masomenos libre. Con el tren va haber más espacio para todos y con lo moderno que será, yo imagino que pasarán a tiempo, habrá un horario, como el metropolitano ¿no? (Negocio, Óptica Luz Visión, Estación 27, Luz G., comunicación personal, agosto de 2021).

3. El Factor Tecnológico:

Los residentes comentan que Ate es un distrito “atrasado” y “mal organizado” y consideran que el factor que más los afecta es seguir contando con servicios de transporte “antiguos”, “informales” y “nada tecnológicos”. Se hacen comparaciones con la tecnología en otros distritos como Miraflores o San Isidro, en el que destacan la variedad de opciones de transporte masivo, como el Metropolitano, los alimentadores, los *scooters*, etc.

... no sé cómo andan en las calles esos carros, encima la gente se sube, mira todo el humo que bota, así nos trasladamos aquí, no tenemos otra cosa como otros distritos, es que nos tienen abandonados, qué les importa Santa Anita, todo es informal y les da igual. (Negocio, Bodega Anita, Pozo de ventilación 19, Jose M., comunicación personal, setiembre de 2021).

La mayoría de trabajadores comenta que el tren subterráneo será una experiencia única y que la tecnología que usarán no tendrá nada que envidiar a los otros distritos. Cuando describen el tren, es común que asocien la tecnología al orden, la limpieza y la seguridad como parte de las instalaciones del Metro.

... está demorando demasiado, pero va ser mejor que el metropolitano ¿no?, yo me he subido al tren que pasa por la colonia [...] si es así va ser otra cosa mi distrito, ¿tendremos que usar esas tarjetas también?, [...] mejor porque así no agarramos dinero, todo que sea tecnológico. (Negocio, Confecciones Lancaster, Pozo de ventilación 25, Juan F., comunicación personal, setiembre de 2021)

En general, los residentes con negocios afectados directamente por el proyecto asocian la modernidad con el progreso, argumentando narrativas que se vinculan con lo siguiente:

Figura 22

Residentes directamente afectados, con negocio. Factores en su narrativa de modernidad.



Nota. Elaboración propia.

Residentes con Vivienda:

Respecto a esta clase de residentes, se debe resaltar que son los más afectados por la cercanía que tienen con el proyecto. A diferencia de los residentes que tienen negocios, estos no suelen migrar fácilmente y reubicarse cuando consideran perjudicial el impacto de la obra en su predio, puesto que muchos de ellos viven en la zona hace muchos años y no están dispuestos a retirarse. Por otro lado, algunos, aunque quisieran mudarse, no cuentan con los recursos económicos para hacerlo. La cantidad de residentes con vivienda supera las 1200; sin embargo, la cantidad de familias que residen en las viviendas es mucho mayor, ya que por vivienda pueden convivir de 2 a más familias, cada una con un jefe de hogar diferente. Así, este tipo de residentes es complicado de caracterizar, ya que los casos son muy particulares en cada zona de la Línea 2 del Metro. En términos generales, podríamos decir que los residentes con vivienda están conformados por 2 o más familias; suelen ser predios de 2 o más pisos; las familias que la constituyen tienen parentesco entre sí (por ejemplo, la madre y el hijo, cada una en un piso con sus respectivas familias); y están conformadas en su mayoría por un jefe de hogar (hombre o mujer) que suele ser un adulto o adulto mayor.

En cuanto a las preocupaciones más frecuentes, las expectativas alrededor del proyecto y las narrativas de modernidad que se han incrustando en su experiencia con el proyecto, se pueden identificar ciertos factores que serán desarrollados a continuación.

Figura 23

Residentes directamente afectados, con vivienda. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto.



Nota. Elaboración propia.

1. El Factor Vivienda Segura:

La mayoría de familias comenta su temor constante a que la obra provoque algún desperfecto o daño a su vivienda. Estos temores se expresan, mayoritariamente, en las siguientes dos narrativas:

1. La construcción de la obra está muy cerca a sus hogares y tienen ciertos mitos sobre las vibraciones, los ruidos y el hecho de que estén construyendo subterráneamente y ello debilite los cimientos.
2. Las viviendas han sido construidas informalmente en su mayoría y algunas ya tienen muchos años de existencia, lo que provoca un temor por la durabilidad y resistencia de sus hogares.

Actualmente, algunas familias han iniciado procesos de queja, debido a que han aparecido ciertas rajaduras en las paredes de sus casas y consideran que es responsabilidad de la obra solucionarlo. Por ejemplo:

El señor Lorenzo activó el programa de quejas debido a que indica que su vivienda presenta rajaduras en su dormitorio y considera que son producto de la construcción de la E-15. Solicita subsanar las paredes y piso. (Residente, Estación 15, Lorenzo Espino., comunicación personal, agosto de 2021).

Por ello, las familias esperan que el proyecto repare o indemnice económicamente las afectaciones. El CCM2L, por su parte, realiza la evaluación del posible daño a través de su Área de Geotécnia (la encargada de realizar los estudios de vibración, asentamiento del suelo y el monitoreo de los predios colindantes) antes, durante y después de la construcción de las infraestructuras. Los resultados son notificados a las familias y evidencian que no existe ninguna anomalía en el predio que cause dichos daños. Por lo general, las respuestas a las quejas mencionadas son como la siguiente:

Queja-0001: Se informa que el proyecto realiza un monitoreo periódico del asentamiento del suelo a través de instrumentos de geotecnia, los cuales indican que los trabajos en la E-26 presentan un acumulado de 2.00 mm de asentamiento, por lo que no generarían daños a las infraestructuras aledañas. Por lo expuesto, la queja es desestimada. (CCM2L, comunicación interna, 2021).

A pesar de que las quejas por este motivo no son recurrentes, las familias no suelen estar satisfechas al recibir estas respuestas y tienen la opción de apelar a la queja también para presentar más evidencias. En otros casos, algunos residentes reconocen que las afectaciones podrían deberse a otros factores como el tiempo que tienen sus viviendas y los métodos constructivos o materiales que utilizaron.

Por otro lado, la idea de que las viviendas se revalorizarán es un indicador interesante que salta a la luz cuando se ahonda en las expectativas que tienen del proyecto respecto a las mismas.

Mire he perdido todo el acceso vehicular, tengo esta plancha en la puerta de mi casa, yo solo quiero que lo abran de una vez, tanto que he sufrido pero yo sé que mi casa va valer más, y voy a ganar, voy a alquilar un espacio... (Residente, Estación 25, Carmen Ramírez, comunicación personal, julio de

2021).

2. El Factor Avances de Obra:

La mayoría de familias expresan su descontento por el tiempo que llevan con el cerramiento frente a sus viviendas y consideran que el lento avance de las obras se debe a factores como los siguientes:

- Demoras del CCM2L para construir rápidamente
- La corrupción e ineptitud de sus funcionarios para acelerar las obras
- Abandono del Estado para presionar al CCM2L y las MUN para mejorar la situación en la que se encuentran viviendo

Algunos vecinos llevan más de 5 años con el cerramiento frente a sus viviendas y la experiencia está siendo realmente mala. Otros, como los residentes de la futura estación 28 de Julio, en La Victoria, saben que las obras están por iniciarse en esa zona y que algunas casas tendrán que ser expropiadas para construir la Línea 2, pero no tienen una fecha definida y no saben con cuánto dinero serán resarcidos, todo lo cual les genera ansiedad.

Nadie se preocupa por el tiempo que llevamos viviendo así, no existe alcalde en Ate, y el estado es un fantasma, solo cuando quieren que se firme algo aparecen. Ya vamos a cumplir 6 años con el cerramiento aquí y sigue sin haber fecha... ¿hasta cuándo? (Residente, Estación 26, Juan Ramirez, comunicación personal, octubre de 2021).

Las familias esperan ansiosas el día de la apertura de los cerramientos, constantemente preguntando la fecha oficial del levantamiento de las planchas metálicas. De hecho, los relacionistas hacen de conocimiento que una vez terminado los trabajos, se hace la entrega de la infraestructura a la ATU y es esta entidad la encargada de abrir los cerramientos en coordinación con la municipalidad.

3. El Factor Tecnológico:

En cuanto a sus narrativas sobre tecnología, los residentes comentan sus experiencias con el Metropolitano o el tren de la Línea 1 contando sus anécdotas con metros subterráneos en otros países de Latinoamérica, como Chile y Argentina. Por otro lado, surge un elemento importante en el discurso de los residentes: la sorpresa y el asombro por ciertos elementos de la construcción que han sido difundidos en los medios de comunicación (Tv, radio, periódico). Este es el caso de la tuneladora (TBM)

que se está utilizando para construir el túnel. Sobre ello, consideran que los avances de obra serán más rápidos con el uso de esta tecnología y, por ende, los tiempos que tomarán los cerramientos frente a sus viviendas serán menores.

Asimismo, todos están a la expectativa de vivir la nueva experiencia que será el tren subterráneo, sobre todo los más jóvenes. Sin embargo, quienes expresan algún síntoma de preocupación respecto a vivir esta experiencia son sobre todo los adultos mayores, quienes se preguntan qué tan tecnológico será, si podrán entenderlo o no, si habrá alguien que los ayude o guíen, etc. Esto se debe a que muchos de los adultos mayores no han tenido, siquiera, la experiencia de la Línea 1, que es un tren sobre escalado. Así, experimentar una nueva tecnología se les hace emocionante, también extraño y distante, pero sin llegar a considerarla una amenaza. Por el contrario, están ansiosos por vivirla: "... nunca me he subido a algo así, no me lo puedo imaginar, ojalá lo pueda ver" (Residente, estación 26, Modesta Humani., comunicación personal, octubre de 2021).

Respecto a la imagen que tienen de lo que será el subterráneo y las futuras estaciones, parte de su narrativa se centra en elementos como los siguientes:

- Carreteras bien pavimentadas y señalizadas
- Semáforos inteligentes que prioricen al peatón
- Estaciones modernas con ascensores, escaleras eléctricas y más
- Tecnología moderna

Figura 24

Imágenes proyectadas de cómo se verán las futuras estaciones del tren.



Nota. Imágenes de la Sociedad Concesionaria del Metro de Lima Línea 2.

4. El Factor Medioambiente:

La mayoría de residentes con vivienda tienen anécdotas conflictivas respecto a la atención del medio ambiente en su distrito y consideran que la situación ha empeorado mucho con el inicio de obras del proyecto. Al respecto, los siguientes temas son los más recurrentes:

→ **El recojo de basura:**

“Aquí se pelean por quién recoge la basura. Si tu casa está cerca a los límites de Ate y Santa Anita, uy dios mío... se puede amontonar la basura y tener todo un cerro al lado pero ninguno lo va a recoger.” (Residente María G., Pozo de ventilación 26, comunicación personal, setiembre de 2021).

Esta narrativa se refuerza en las calles cuando recorremos las infraestructuras y estas no tienen contenedores de basura cerca a sus viviendas, por lo que los desperdicios son desechados en las esquinas, en la acera al medio de la carretera, al costado de los cerramientos, en realidad, en donde sea.

→ **Mosquitos y ratas:**

Al no tener una limpieza recurrente de sus calles y de los montículos de basura,

es común ver presencia de roedores y mosquitos cerca a los montículos de desperdicio.

→ Ruido excesivo:

El plan de desvío ha generado embotellamiento alrededor de las calles, lo cual genera constante ruido. Asimismo, como no existen paraderos formales de buses, estos paran en cualquier lado y compiten por recoger pasajeros. Finalmente, con la construcción que se lleva a cabo, el mix de sonidos con los que los residentes conviven puede llegar a aturdirlos.

Este mix de sonidos aturde la tranquilidad en sus hogares y en su transitar de forma diaria y, si a esto se le suma la falta de limpieza de las calles y la presencia de moscos y roedores, la experiencia de vivir ahí termina siendo traumática. La mayoría considera que alguno de estos temas expuestos continuará aun cuando se haya levantado el cerramiento; sin embargo, contrariamente, sus expectativas son las siguientes:

→ “.. las calles estarán más limpias cuando funcionen las estaciones del tren”
Consideran que las municipalidades prestarán mayor atención a estas infraestructuras para conservarlas en buen estado y que las personas cuidarán las instalaciones del tren.

→ “.. esto ha sido antiguamente arrozales, saben que hay muchas ratas, y no creo que con el tren lo dejen pasar, seguro lo tomarán más en serio”.
Esperan que las municipalidades realicen con mayor frecuencia campañas de limpieza y fumigación para prevenir brotes de dengue u otras enfermedades.

→ “.. si va estar por debajo, no va haber ruido, ¿no?, solo los carros que volverán a la carretera central”.

Respecto al ruido, esperan que, una vez terminadas las obras, el tren no ocasione problemas auditivos, ya que se encontrará en el subsuelo. Del mismo modo, consideran que al abrir los cerramientos las rutas del transporte público volverán a la avenida y se construirán paraderos fijos para evitar el desorden en la calle.

5. El Factor Seguridad Ciudadana:

La mayoría de residentes con vivienda tienen la percepción de que los distritos que conforman Lima Este no son seguros. Se puede percibir que conviven con una

sensación de peligro que los hace estar alertas permanentemente, mirando a los lados y a veces casi paranoicos. Incluso, más de uno ha tenido una experiencia de robo en su distrito, ya sea como víctima o como espectador.

Respecto al impacto del proyecto, consideran que los cerramientos han provocado espacios para la delincuencia haciendo las calles más oscuras, más angostas y formando pequeños callejones sin salida. A pesar de que algunos residentes tienen sistemas de vigilancia, comentan que estas herramientas ya no disuaden la presencia de la delincuencia.

.. en las noches esto es todo un peligro, como esta desolados, y encima oscuro acá pueden robarte y nadie se entera de lo que te paso. Como han puesto el cerramiento, los que vivimos acá que llegamos tarde, es todo un peligro, ya han robado cerca. (Residente, Estación 26, Alberto G., comunicación personal, agosto de 2021)

Respecto a este punto, el CCM2L ha tomado las siguientes medidas para mitigar la inseguridad ciudadana de las zonas que ha identificado como inseguras:

- Instalar luminarias para mantener iluminados aquellos espacios en los que los cerramientos han generado zonas oscuras o en el que el alumbrado público es deficiente.
- Coordinar permanentemente con la PNP para que tengan presencia en las zonas que ha identificado como peligrosas.

Finalmente, los residentes con vivienda esperan que una vez que se levante los cerramientos y el tren empiece a funcionar, la presencia policial en estas zonas sea mayor, ya que “van cuidar el tren”. Asimismo, existe la expectativa de contar con la presencia de la PNP y que esto beneficie la tranquilidad y calidad de vida en sus viviendas.

6. El Factor Movilidad Urbana:

La mayoría de residente concuerda con que los planes de desvío y micro desvío de la zona han provocado mayor congestión vehicular, zonas de embotellamiento, paraderos informales y más. De este modo, el impacto en la movilidad urbana de los residentes ha ocasionado lo siguiente:

1. Aumento en las horas de viaje y las conexiones que tienen que hacer para

llegar al trabajo

2. Caminar mucho más para tomar los carros en algún paradero improvisado de la ruta del plan de desvío
3. Gastar mucho más dinero, ya que los desvíos provocan que la ruta de los carros cambie y tenga que hacer otras conexiones para llegar a su destino.

En general, el descontento por la modificación en la movilidad urbana es compartido por todos; sin embargo, coinciden en que el metro disminuirá los tiempos de viaje, y será una alternativa ordenada y puntual. Asimismo, sobre todo los adultos mayores, consideran que el tren favorecerá a los que buscan trasladarse de forma segura y en un ambiente limpio y espacioso. Al mismo tiempo, otros expresan cierta preocupación por el costo del pasaje en tren, pero las posiciones son divididas entre quienes creen que será caro y los que creen que tendrá el mismo precio de la Línea 1; finalmente, nadie sabe cuánto costará. Lo que sí se ha informado es que al comienzo de su inauguración habrá una marcha blanca para que las personas se adecuen a este nuevo servicio.

A modo de conclusión, en el caso de este tipo de residentes con viviendas directamente afectados, la relación con el proyecto suele ser bastante conflictiva, pero con mucho anhelo. Como bien expresa una vecina de la Etapa 1B:

Es molesto estar escuchando que pican y pican todo el día, y que la casa suena, estoy muy cerca señorita, mire, los veo de aquí todo el día; pero cuando esté listo va ser lindo ¿no?, yo nunca he visto un tren por debajo del suelo, va ser emocionante, también lo tendré al frente mío y todo va rendir por aquí... (Residente, Estación 18, Nancy G, comunicación personal, agosto de 2021).

Da la impresión de que la relación con el proyecto se encuentra entre el amor y el odio, pues la totalidad de los residentes con vivienda saben que es un sacrificio enorme vivir al frente de un proyecto que trabaja las 24 horas del día y con el que tienen que convivir por años. Sin embargo, los adultos mayores son los más ansiosos por que terminen las obras y poder disfrutar de ella; quieren verla en marcha, experimentarla y apreciar este proyecto, que para ellos es el nuevo símbolo de Lima Este.

En general, los residentes con negocios afectados directamente por el proyecto, asocian la modernidad con el progreso, argumentando las siguientes narrativas:

Figura 25

Residentes directamente afectados, con vivienda. Factores en su narrativa de modernidad



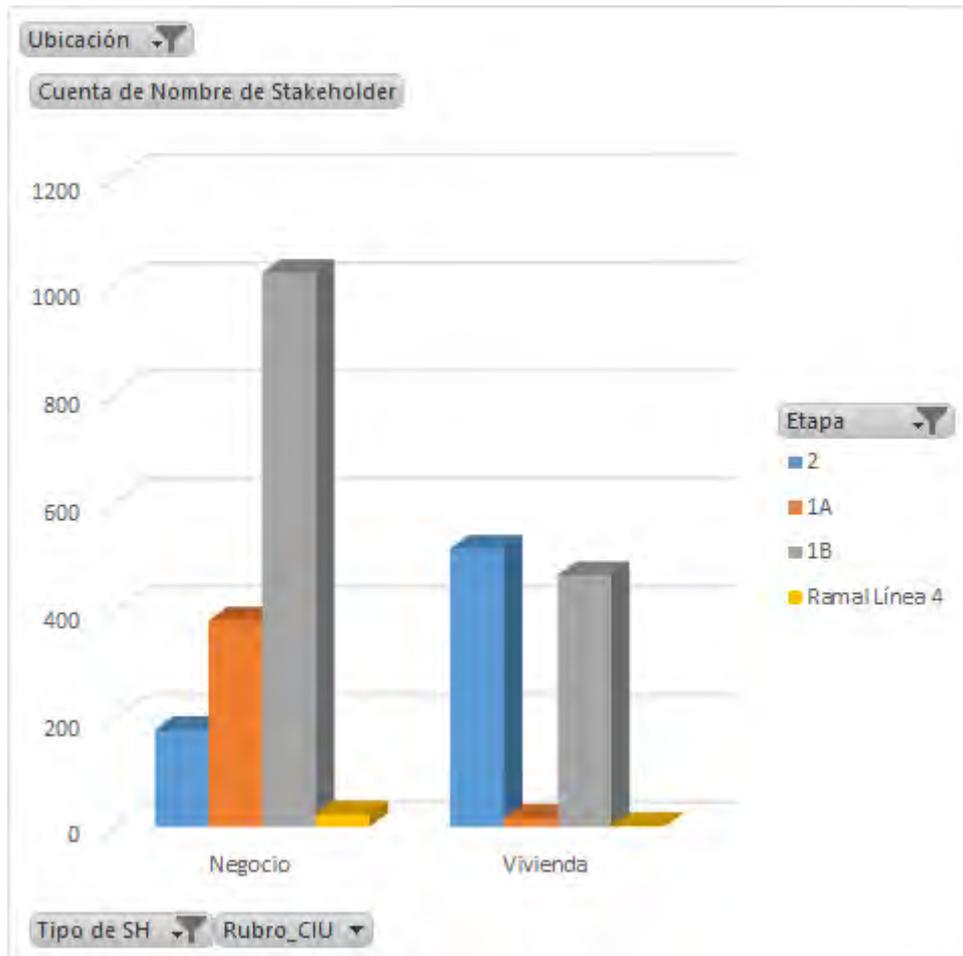
Nota. Elaboración propia.

2.4.2. LOS RESIDENTES INDIRECTAMENTE AFECTADOS

Se está considerando como residentes indirectamente afectados a aquellos SH que se encuentran cercanos a la infraestructura, en las transversales y paralelas al proyecto. Estos se dividen en 2 grupos: por un lado, los residentes que tienen su vivienda y, por otro lado, los residentes con negocios. El sector con mayor cantidad de SH sigue siendo la Etapa 1B y, nuevamente, como se aprecia en el siguiente gráfico, la mayor cantidad de residentes indirectamente afectados son negocios.

Figura 26

Residentes indirectamente afectados según el tipo: vivienda y negocio



Nota. Elaboración propia.

A la fecha se calcula más de 1600 negocios y 980 viviendas (un aproximado del 2021). Recordemos que el directorio es una herramienta activa que constantemente se está retroalimentando con la información que se recoge en campo. A continuación desarrollaré los principales factores que describen sus residentes cuando hablan de modernidad y del impacto que está teniendo el proyecto en sus vidas. Me enfocaré en describir aquellos factores que no necesariamente coinciden con los descritos por los residentes directamente afectados. Cada uno será desarrollado desde sus narrativas de modernidad.

Residentes indirectamente afectados con Negocio:

Respecto a esta clase de residentes no se podrían caracterizar todas en una topología pero a *grosso modo* podríamos decir que estos negocios son medianos/pequeños/grandes, cuentan con 2 o más trabajadores, y pueden ser locales comerciales, galerías o bodegas en el primer piso de una vivienda. Se encuentra a 50

metros o más de la infraestructura de obra, suelen estar más cerca a las calles consideradas para el plan de desvío de la zona y las personas que atienden suelen ser jóvenes y/o adultos.

En cuanto a las preocupaciones más frecuentes, las expectativas alrededor del proyecto y las narrativas de modernidad que se incrustando en su experiencia con el proyecto, se pueden identificar los siguientes factores:

Figura 27

Residentes indirectamente afectados, con negocio. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto.



Nota. Elaboración propia.

1. El Factor Económico:

Contrariamente a lo que experimentan los negocios que están frente a las infraestructuras, las consecuencias de la instalación de los cerramientos y la puesta en marcha de los planes de desvío ha beneficiado a una gran parte de los negocios alrededor, ya que la afluencia de gente se concentra en las calles cercanas, transversales y paralelas al proyecto, que es en donde se encuentran sus locales.

... sí nos afecta, pero más nos ha afectado la pandemia. Felizmente no hemos cerrado nuestro local. Como la gente sigue pasando la comida se vende. Los ambulantes de la calle son nuestra competencia. (Restaurante El Farolito, Jesusa C., comunicación personal, julio de 2021).

La mayoría considera que la puesta en marcha del tren subterráneo traerá un impacto

económico positivo para todos los negocios del distrito, como por ejemplo:

- Oportunidad de generar negocio y trabajo para todos los vecinos
- Disminuir el gasto actual de traslado a sus centros de trabajo.

2. El Factor Movilidad Urbana:

Un factor nuevo que han resaltado es el carácter agresivo del transporte público. Sobre este comentan que está plagado de insultos y peleas por quién gana la carrera o quién recoge más pasajeros: “. es común que se insulten, encima que ahora los desvíos han hecho un desorden, debemos de caminar más y tomarlo donde sea” (Repuestos Larico: Rene L. E-25). Como se ve, el transporte público actual es anárquico y violento, y, a pesar de que se piensa que las personas se han acostumbrado a este, los residentes lo consideran totalmente problemático. La dificultad es que no tienen otra alternativa, ya que no cuentan con los medios económicos para movilizarse de otra forma y terminan accediendo a las combis, los buses, los colectivos informales, los mototaxis u otros.

Aparte de reconocer el servicio de transporte como informal, viejo, desordenado, lento y más, en general, no consideran que la oferta de transporte público sea moderna, haciendo alusión a otras infraestructuras como el Metropolitano o el tren de la Línea 1. Todos coinciden en que la Línea 2 del metro disminuirá los tiempos de viaje, mejorará la oferta de transporte público y la modernizará. Asimismo, a pesar de las dificultades que representa la construcción de la Línea 2, consideran que se está haciendo “justicia” a las desigualdades en inversión de infraestructuras vial. Expresan que “ya era hora que [el Estado] atienda las necesidades del distrito y beneficie a Lima Este”.

Las personas que trabajan en estos negocios pueden vivir, trabajar, educarse y esparcirse en diferentes espacios, por ello son conscientes de la importancia de la movilidad eficiente y moderna, que mejore la calidad de vida de las personas reduciendo los tiempos de espera y de viaje, así como aportando comodidad, seguridad, accesibilidad, inclusividad y más.

3. El Factor Tecnológico:

Se comenta mucho que Ate es un distrito informal, en el que “ni los semáforos

funcionan bien” o que por ejemplo “... aquí no ves muchos semáforos para el peatón, se cruza como se puede, así es”. Sin embargo, quienes atienden estos negocios son personas que relativamente están familiarizadas con la tecnología, tienen celulares de última gama y están conectados al internet todo el tiempo. Usan la tecnología para informarse sobre los avances de obra y, si bien esto ha ayudado a que tengan información instantáneamente, también ha provocado preocupación y alarma innecesaria ante noticias falsas como, por ejemplo, el cierre de algunas vías.

La mayoría de los negocios expresa que la tecnología que usarán en la Línea 2 será moderna y de última generación. Algunos han visto reportajes de las pruebas que se está haciendo al tren y comentan lo nuevo que se ve, lo grande y espacioso de las estaciones. Igualmente, resaltan sentirse felices de poder usar un tren totalmente automatizado (en referencia a los buses del Metropolitano que son tripulados). En general, los residentes afectados indirectamente de tipo negocio asocian la modernidad a factores como el uso de una nueva tecnología y la describen a través de las mejoras en su economía, y en una mejor oferta del transporte público para su eficiente movilidad. En comparación con los negocios afectados directamente, estos, en su mayoría, no han sido golpeados económicamente por los cerramientos y han podido mantener activos sus negocios sin necesidad de cerrar, migrar o reinventarse.

Por último, englobando los factores antes mencionados, los residentes con negocios afectados indirectamente por el proyecto asocian la modernidad con el progreso, argumentando narrativas de como las siguientes:

Figura 28

Residentes indirectamente afectados, con negocio. Factores en su narrativa de modernidad.



Nota. Elaboración propia.

Residentes indirectamente afectados con Vivienda:

Respecto a esta clase de residentes no se puede definir un patrón, ya que las familias son muy diversas y, como en el caso de los residentes directamente afectados, las viviendas conglomeran a más de 1 familia con diferentes jefes de hogar. En cuanto a las narrativas de modernidad que se han incrustando en su experiencia con el proyecto, se pueden identificar lo de a continuación:

Figura 29

Residentes indirectamente afectados, con vivienda. Factores que se entrecruzan en su experiencia con el proyecto.



Nota. Elaboración propia.

1. El Factor Medioambiente:

Al igual que las familias directamente afectadas, los impactos medioambientales los perciben en el recojo de basura, los mosquitos y ratas, y los ruidos excesivos. Lo que más resalta son las molestias por ruido, ya que el transporte público se ha desviado frente a sus hogares, lo que ha provocado una constante perturbación por la bulla, contaminación y desorden.

Un factor interesante que se advierte en algunos lugares de la zona es que la organización de los vecinos es fundamental para cambiar estos problemas. Por ejemplo, logramos identificar que, en una misma avenida transversal, hay calles más limpias que otras, lo cual se debe a que ciertas juntas vecinales, organizaciones, asociaciones, etc. han logrado construir ciertos hábitos y costumbres en los vecinos. Estos organizan los desperdicios en una determinada zona y no los desperdigan por donde sea. En ese sentido, también se ha logrado identificar que la organización de vecinos ayuda a gestionar con las municipalidades la atención para el recojo de basura o, de lo contrario, para gestionar las quejas y denuncias de no cumplir con este deber municipal.

En la misma línea, al igual que los residentes afectados directamente con vivienda, consideran que muchos de estos problemas continuarán porque no le compete específicamente al proyecto solucionarlos. Sin embargo, coinciden en sus expectativas de ver las calles más limpias y que estas se harán realidad una vez el tren se ponga en funcionamiento, pues creen que las MUN querrán cuidar la estética de las estaciones del tren. Respecto a los ruidos, los residentes están seguros de que disminuirán una vez que las estaciones entren en operaciones, ya que el tránsito del transporte público volverá a la carretera central, es decir, alejada de sus viviendas.

2. El Factor Movilidad Urbana:

Consideran que la movilidad urbana en su distrito es caótica, peligrosa, informal, desordenada y agresiva. El proyecto ha desviado el recorrido del transporte hacia sus zonas provocando, sobre todo, gran congestión vehicular, ya que ahora transitan por calles pequeñas que no estaban planificadas para soportar el transporte público de todo Lima Este. Uno de los factores visibles de esta zona es la dificultad de las

mujeres para acceder al transporte público. Sobre ello, se observan muchas mujeres esperando con sus niños en brazos en los paraderos, debido a que pasan buses repletos de gente, a donde no pueden subir. Así, una red congestionada e insegura limita la libertad de movilidad de las mujeres, por lo que se espera que la Línea 2 del Metro sea amplia, cómoda y segura.

3. El Factor Seguridad Ciudadana:

Los casos de inseguridad ciudadana son comunes en el distrito y consideran que las obras de la Línea 2 no han influido en agravar la situación. Lo que sí mencionan la mayoría de personas entrevistadas, sobre todo las mayores, es que no confían en las instituciones policiales y judiciales para acceder a la justicia. Desconfían de su eficiencia.

Lima aparece siempre como una ciudad peligrosa en la que debemos estar alertas, prevenidos y paranoicos para evitar las amenazas. La gente transmite su frustración por no encontrar solución a la inseguridad ciudadana y ve en los proyectos una alternativa para ser modernos y progresar. Así, la mayoría espera que haya presencia policial y municipal dentro y fuera de las estaciones del metro para resguardar cualquier evento criminal.

Por último, englobando los factores antes mencionados, los residentes con vivienda afectados indirectamente por el proyecto asocian la modernidad con el progreso, argumentando narrativas de:

Figura 30

Residentes indirectamente afectados, con vivienda. Factores en su narrativa de modernidad



Nota. Elaboración propia.

3. REFLEXIONES FINALES

Finalmente, después de haber descrito las narrativas que diferentes actores construyen sobre el proyecto de la Línea 2 del Metro como símbolo de modernidad y sobre las implicancias en sus vidas, cierro el informe con dos tipos de reflexiones. Primero, al respecto del proyecto y los grandes temas que se entrecruzan en los discursos de los diferentes actores; y, segundo, las reflexiones respecto al quehacer antropológico, cómo han favorecido mi desempeño en el proyecto y en mi carrera profesional, así como algunas de las limitaciones que experimenté en el camino.

3.1. REFLEXIONES DEL CASO

El metro como símbolo de modernidad

La modernidad se narra a través de sus transformaciones y la experiencia que tienen con esta y sus dispositivos, es por eso que los diferentes actores tomaban como ejemplo sucesos en el Metropolitano, la Línea 1 del tren elevado o sus experiencias fuera del país como discursos e imágenes de modernidad. A esto se le sumaba un factor constante en todas las narrativas de modernidad: la tecnología que la envuelve, la cual puede expresarse en dispositivos como los ascensores, escaleras metálicas,

semáforos inteligentes, trenes, tarjetas digitales para el uso del transporte y muchas otras. De alguna manera, la construcción de los imaginarios del metro se producen con elementos que circulan en un paisaje tecnológico global (Appadurai, 1996), en el que los residentes crean un imaginario de lo que será esa experiencia en el futuro asociándose a símbolos e íconos que han visto en los programas de televisión, escuchado en la radio o imágenes que les hayan mostrados los mismos relacionistas de SCG. Por ello resaltan elementos como el tren, la tuneladora (TBM), las mismas estaciones que se encontrarán en el subsuelo, las rampas de acceso, los ascensores y más.

En cuanto a los discursos de la empresa privada, aquellos que conforman el CCM2L y las instituciones del Estado, estos ya han recorrido la Línea 2 del Metro y han vivido la experiencia sensorial del subterráneo. Su narrativa se impregna del asombro por la magnitud de la obra y describen sus propiedades con ejemplos como la capacidad del tren, la rapidez, el orden, la automatización y otros elementos que se asocian con la experiencia de la modernidad (Berman, 2004). Del mismo modo, describen la megaobra como si fuese una perfecta vía de comunicación, una arquitectura geométrica a la medida del ser humano y sus necesidades (Le Corbusier, 1998). Adicionalmente, refuerzan sus narrativas de modernidad desde las experiencias que han tenido con otros metros subterráneos en otros países, como es el caso de algunos representantes del CCM2L que han participado de otros proyectos similares en España, Madrid o Nueva York y, por lo general, utilizan esa experiencia previa para reforzar que el proyecto de la Línea 2 es lo más moderno y tecnológico del país.

Para otros la modernidad se presenta también como una experiencia profundamente disruptiva. Este es el caso de los residentes adultos mayores que no han tenido una experiencia previa con la Línea 1 o el Metropolitano. De este modo, el Metro se les presenta como una aventura completamente diferente y nueva, la cual no tienen miedo de experimentar en un futuro, pero sí mucha intriga sobre cómo lo vivirán. Existe una cierta ensoñación con el imaginario de la experiencia (Bachelard, 1997), una experiencia que sienten cada vez más próxima y que se asocia a elementos como la magnitud del tren, la rapidez del viaje y la arquitectura de las estaciones subterráneas.

La ciudad como una experiencia peligrosa

La ciudad es un escenario lleno de experiencias listas para el usuario, que son vividas en carne propia por los actores descritos. Esta experiencia con la ciudad en muchos casos es peligrosa y puede causar, incluso, daños físicos. Específicamente, me refiero a las experiencias de inseguridad ciudadana que manifiestan los actores del proyecto. Estas se narran a partir de episodios de robo, sensaciones de inseguridad y peligro, actitudes de alerta y vigilancia constantes o medidas que han tomado para mitigarlas. En algunos casos, los residentes se han organizado vecinalmente para combatir la inseguridad, instalando ciertos dispositivos como cámaras de vigilancia, rejas en un cuadrante determinado, megáfonos de alerta de robo y más. Esto expresa claramente su miedo a experimentar el peligro de la ciudad.

En este caso, el proyecto del Metro ha generado la sensación de haber empeorado la situación de inseguridad que viven las y los ciudadanos. Muchas de las narrativas detallan las condiciones en las que el proyecto convive con sus calles y casas como, por ejemplo, calles clausuradas, pasajes oscuros por el cerramiento, falta de presencia de la PNP, infraestructuras sin vigilancia, etc. Por ello, el CCM2L ha optado por implementar estrategias que ayuden a combatir la inseguridad ciudadana como la instalación de luminarias en los pasajes y una coordinación constante con la PNP para que atienda los casos reportados. Estas estrategias han contribuido a combatir la inseguridad, pero no han logrado erradicarla. De hecho, los residentes mantienen cierto recelo con el proyecto por la sensación de inseguridad que existe y recurren a las instituciones del Estado para alertar sobre estas percepciones en las zonas; mientras que otros grupos han recurrido a organizarse y hacer de sus juntas vecinales pequeñas guardias urbanas para alertar y vigilar sus residencias.

Sobre este punto queda aún mucho por descubrir. Si bien la sensación de inseguridad es colectiva, no se conoce cuál es la implicancia que está teniendo en las mujeres de esta zona de la ciudad, cuál es la recurrencia de los actos delictivos reportados en las zonas cercanas a las infraestructuras y más. Será interesante investigar en un futuro cómo la puesta en marcha del subterráneo impactará en la inseguridad ciudadana, influirá en la seguridad del transporte seguro para las mujeres, cómo resguardará la PNP este servicio, entre otros temas.

El proceso constructivo entre el amor y el odio

Existe una relación forzosa entre el proyecto y aquellos residentes que están siendo impactados directa e indirectamente por la construcción del Metro. Esta relación, en algunas zonas, tiene más de 5 años de empezada y comienza a desesperar a los residentes. Ello se expresa en sensaciones de agotamiento, cansancio, molestia, desesperación y odio. Dentro de sus narrativas, constantemente anhelan una fecha de apertura de las infraestructuras del proyecto, desean la restitución total de sus calles, volver al tránsito vehicular regular por la carretera central, tener las calles libres y más. Por otro lado, están aquellos que recién inician su relación con el proyecto y empiezan a manifestar sus molestias por factores como el ruido que provoca la construcción las 24 horas del día, las calles clausuradas, los planes de desvío, las planchas metálicas cerca a sus viviendas o negocios, la repercusión económica de estar con el cerramiento cerca de su predio, el tiempo que tomará el cerramiento y etc. Más aún, en la memoria colectiva de las y los ciudadanos está instalada la experiencia de obras interminables o inconclusas, teñidas por la extendida corrupción. Obras como la ampliación de la avenida Prialé, los peajes, las obras en el Callao, la línea amarilla y la misma Línea 1 han sido expuestas como grandes obras de corrupción entre el sector privado y el Estado. En ese sentido, los residentes asocian el largo proceso constructivo y las demoras a factores de corrupción de sus entidades públicas con la obra.

Sin embargo, estos mismos actores mantienen una narrativa de progreso, de anhelo, de gratitud y hasta de amor con el proyecto. Aquellos que tienen la relación más larga saben que está próximo a inaugurarse y, en realidad, están ansiosos por experimentar el subterráneo. El proceso material de hacer el camino excita la imaginación de las personas (Harvey & Knox, Roads, 2015) y se manifiesta en alegría e información, por ejemplo, pidiendo más información sobre cómo será el acceso al metro, como se verá la estación, qué necesitarán para ingresar y más detalles. Por otro lado, existe un consenso entre los actores para reconocer que la obra es necesaria para mejorar la congestión vehicular, combatir la informalidad y tener un transporte de calidad. Adicionalmente, un factor interesante que se manifiesta en forma de gratitud es el conocimiento que tienen sobre la revalorización de sus predios cuando el proyecto se ponga en marcha. De este modo, reconocen que el proyecto generará más oportunidades económicas, posibilitando mayores ingresos y mejorando su calidad de vida.

El metro como símbolo de una necesidad pospuesta

Hay una triple tensión que se mantiene en la ciudad. Me explico a continuación: en la medida que la ciudad crece y se expande “hacia afuera”, de manera horizontal, necesita de proyectos e infraestructura que la integren “hacia adentro”, para seguir “hacia adelante” como un solo proyecto de “progreso”. En ese sentido, el papel que cumple el Estado y sus entidades es fundamental para mantener el equilibrio de la ciudad, permitiendo y brindando facilidades para que esta se siga expandiendo y genere economías locales que sumen a la nación. Para ello, se la debe proveer de servicios básicos e infraestructuras que mantengan la calidad de vida de sus habitantes y propiciar la mejora continua de la ciudad, modernizándola, tecnologizándola, innovando y generando espacios para el pleno desarrollo de las capacidades de todos los que la habitamos.

Siguiendo esta lógica, el proyecto del Metro contribuirá a resolver uno de los grandes problemas de Lima Este: la congestión vehicular por falta de transporte público masivo. Sin embargo, aunque se presenta como la solución al problema, los inicios de su planificación y, finalmente, la ejecución del proyecto han tomado muchos años y aún sigue en proceso. Esto ha generado una sensación de olvido y abandono por parte de los que habitan esta zona de la ciudad, desde sus representantes municipales hasta sus residentes. Sensación que expresan a través del resentimiento con discursos del problema de la congestión vehicular como un mal que era necesario resolver, pero que la intervención del Estado siempre fue pospuesta.

3.2. REFLEXIONES DESDE Y PARA LA ANTROPOLOGÍA

Los proyectos de intervención urbana necesitan de una gestión social sensible, receptiva y comunicativa para mantener la paz social, y hacer viables los flujos de capital y la implementación de proyectos de infraestructura. Ante ello, el equipo social que trabaja en el proyecto del Metro está conformado por antropólogos, sociólogos y comunicadores para el desarrollo, de diferentes escuelas del país. Nos desempeñamos como relacionistas comunitarios mediante el trabajo de campo urbano. Las habilidades que me han ayudado a desempeñar el día a día como especialista social y, específicamente como antropóloga, han sido los siguientes:

→ La observación prospectiva:

El trabajo de campo implica estar atentos, con todos los sentidos, para hacer una lectura profunda sobre la situación que están viviendo o que podrían vivir los involucrados del proyecto. Esta observación debe ser prospectiva de modo que identifiquemos las futuras frustraciones, posibles quejas y los riesgos a los que podrían estar expuestos los actores. De este modo, se pueden reportar oportunamente los riesgos y gestionar las estrategias que mitiguen el futuro impacto. En el caso del proyecto, por ejemplo, realizamos reportes de riesgo periódicamente cuando identificamos, en el monitoreo diario, una posible afectación. Estas pueden ser manipulaciones del cerramiento que puede afectar a los residentes y peatones en general; señalización en ciertas zonas para conducir correctamente el tráfico vehicular y peatonal; incidencias medioambientales como la acumulación de basura, tuberías rotas, daños en la arborización, etc., para su limpieza o gestión municipal; posibles riesgos de inseguridad en calles cortadas por el cerramiento, para gestionar la presencia y alerta de la PNP; entre otros.

→ Sensibilidad y empatía:

La relación que tendrán los residentes con el proyecto es de muchos años y se necesita desarrollar habilidades de empatía y sensibilidad para escuchar y atender a los residentes cuando quieran expresar cómo se sienten, qué les molesta, si quieren más información, que los visites o, incluso, cuando no quieran hablar. En el día a día, el relacionista debe manejar sus emociones para lograr canalizar, sobre todo, las frustraciones de los residentes. Es común que estas se traduzcan en una queja respecto al proyecto, que pueden ir desde percepciones de daños y perjuicios en su vivienda, sensación de vibraciones y demora en la construcción, hasta ruidos o contaminaciones. Es importante que mostremos sensibilidad al tema y ahondemos en los problemas para recabar más información, tener más evidencias y lograr gestionar una solución integral al problema.

→ Diálogo eficiente y un lenguaje asertivo:

El diálogo es importantísimo para mantener buenas relaciones entre el proyecto y los residentes, pues en estos espacios se puede producir consenso y oportunidades de compartir información valiosa para mantener la paz social. Un buen diálogo previene y alerta sobre los posibles riesgos para el proyecto o para los residentes. En el día a día, los relacionistas informan sobre los avances de obra, los planes de desvío, el

programa de quejas y más. Por ello, todas las comunicaciones se dan bajo un lenguaje asertivo en el que la expresión corporal, audiovisual, oral y escrita se marca por una relación de respeto mutuo.

La antropología, y en general las ciencias sociales, forma a profesionales con estas características, por lo que se hacen pieza fundamental en los proyectos urbanos. Estas habilidades se mezclan con la metodología que aplica el proyecto y de la que nuestra formación nos ha inculcado como parte de su malla curricular mediante los cursos de metodología enseñándonos la aplicación de técnicas como el mapeo de actores, el trabajo de campo, los mapas parlantes, los grupos focales, etc.. También los cursos de antropología urbana, por ejemplo, son muy importantes para reconocer en la práctica profesional la relación que existe entre las estructuras urbanas, sus transformaciones y los patrones culturales que se producen en el medio.

Un punto que considero importante destacar del quehacer antropológico es la habilidad de realizar descripciones profundas y llegar a una comprensión de los sentidos y los significados que los actores crean de sus prácticas y de los contextos en que viven, como describe Clifford Geertz. Es decir, lograr descifrar y entender el sentido de la vida que ayudan a construir. Además, está la capacidad de las y los antropólogos de relacionar estos múltiples discursos con diferentes estructuras económicas sociales y políticas, con diferentes temas y problemáticas que son cruciales para la vida de las y los ciudadanos como la seguridad, el tiempo, la calidad de vida, el ocio o el trabajo, para, así mismo, comprender la importancia de actores como el Estado en el modelamiento de la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad.

Por último, la antropología también tiene oportunidades de mejora y de complementariedad con otras ciencias para hacerla más compleja y con mejores oportunidades laborales. Cuando existe un proyecto con una gran base de datos, como lo es este, el manejo de programas básicos como Excel y conocimientos de estadística o de *softwares* analíticos son increíblemente poderosos. Con estos se logra procesar miles de datos, relacionarlos entre ellos, conocer tendencias, agrupar por caracterizaciones, monitorear los riesgos en tiempo real y más. Estas herramientas permiten presentar resultados de una forma visual e interactiva que causa mucho impacto. Si a la evidencia cualitativa que recogemos en campo la mezclamos con recurrencias numéricas, podemos tener una historia completa y

compleja por contar. Eso es lo que necesita la antropología y a eso es a lo debe apuntar.



BIBLIOGRAFÍA

Anderson, P (1984) "Modernity and Revolution": New Left Review, vol. 114.

Andina, (2014) "Alcaldes destacan que Línea 2 del Metro propiciará desarrollo integral en distritos". Publicado: 31/03/2014. Recuperado de: <https://andina.pe/agencia/noticia-alcaldes-destacan-linea-2-del-metro-propiciara-desarrollo-integral-distritos-500101.aspx>

Appadurai, A. (1996). Modernity at large: Cultural dimensions of globalization. Minneapolis: University of Minnesota Press.

ATU. (2021). Plan de transporte urbano. 11/10/2021: <https://www.atu.gob.pe/>

Bachelard, G (1997). Poética de la ensoñación, México, FCE.

Balandier, G (1988) . Poder y modernidad. El desvío antropológico, Madrid, Jucar Universidad.

Berman, M. (1991) [1988]. Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. Madrid: Siglo XXI.

Berman, M. (2000). Symposium: Jaytalking in America - Response - Marshall Berman replies. Dissent, 47, 44-46.

Berman, M. (2003). Aventuras Marxistas. Buenos Aires: Siglo XXI.

Berman, M (2004), "Brindis por la modernidad", en Nicolás Casullo, El debate modernidad-posmodernidad, Retórica ediciones, Buenos Aires.

Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. Madrid: Alianza Editorial.

Borja, J. y Castells, M. (1997). Local y global; la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Santillana, Unchs

Bourdieu, P. (1991). La distinción. Criterios sociales de Igusto. Madrid: Taurus.

Bourdieu, P. (2000). Poder, derecho y clases sociales. Retrieved from <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat02225a&AN=pucp.263023&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Bourdieu, P. (2003). Cuestiones de sociología. Retrieved from <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat02225a&AN=pucp.381860&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Bourdieu, P. (2007). El sentido práctico. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI Editores.

Calvo, R.I. (2016). Olhar o Brasil: Cultura popular y vanguardia en obras y archivos fotográficos de Mário de Andrade. Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. En Memoria Académica.

Canziani, J., & Schejtman, A. (2013). Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial. [https://doi.org/10.1016/S0141-0229\(03\)00220-5](https://doi.org/10.1016/S0141-0229(03)00220-5)

Carrión, F. (2005). El centro histórico como proyecto y como objeto de deseo. *Eure*, XXXI(93), 89–100.

Castells, M. (1974). La cuestión urbana (Madrid: editorial Siglo XXI).

Castro, E. (2020). Aportes teóricos para la conceptualización de los espacios de representación de Henri Lefebvre. *Revista Geográfica de América Central*. ISSN 2215-2563. Número 66(1).

Cuervo, J. (2013). La casa en el parque: expresiones domésticas en el espacio público. ISSN 2027-2103. Vol. 6, No. 12, julio-diciembre 2013: 228-247. Medellín.

De Certeau, M. (1996). La invención de lo cotidiano. México, D.F.: Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia PP

De Certeau, M. (2008). Andar en la ciudad. Bifurcaciones. N°7, julio. México.

Defensoría del Pueblo. (2008). El Transporte Urbano en la Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. https://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_137.pdf

Delgado, M. (2015). El espacio público como ideología. Madrid: Los libros de la Catarata.

De Mattos, C. A. (2001). Metropolización y suburbanización. *EURE*, 27(80) 5-8.

De Grange, L. (2010). El gran impacto del metro. *EURE: Tribuna*, Chile. 125 - 131.

Diario Oficial del Bicentenario. (2018). Publicación oficial: Ley N° 30900. 28/12/2018: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-crea-la-autoridad-de-transporte-urbano-para-lima-y-c-ley-n-30900-1727064-7/>

DiaD (2021). “Un recorrido por los primeros 5 kilómetros de la Línea 2 del Metro de Lima” Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=4MnTRwp38xk>

Duhau, Emilio; Giglia, A. (2008). Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. México DF: Siglo Veintiuno Editores: Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco.

Feld, S., & Basso, K. (ed.). (1996). Senses of place: the terrain covered here. School of American Research. Santa Fe. Nuevo México.

- Figueroa, J., & González, E. (1981). "Una aproximación al problema del significado: las redes semánticas", en: *Revista Latinoamericana de Psicología*, 13 (3), 447-458
- Foucault, M. (2018). *El orden del discurso* (1a ed., Ed.). Barcelona: TusQuets Editores.
- García, C. (1990) *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Grijalbo. México.
- Geertz, C. (1975). *The interpretation of cultures*. Londres: Hutchinson PP.
- Glaeser, E. (2011). *Triumph of the city*. Penguin Group. New York.
- Gonzales, M. (2005). Nuevos sujetos en la narrativa urbana. *Revista Contratexto* N°13. Fondo Editorial de la Universidad de Lima. Lima (pp. 175- 187).
- Gorelik, A. (2003). *Ciudad, modernidad, modernización*. Universitas Humanística. Colombia.
- Gramsci, A., & Aricó, J. (1972). *Notas sobre Maquiavelo, sobre la política y sobre el Estado moderno*. Retrieved from <http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat02225a&AN=pucp.588467&lang=es&site=eds-live&scope=site>
- Gravano, Ariel. (CONICET, U.-P. (2014). *Antropología de lo urbano: Sistemas e imaginarios*. XI Congreso Argentino de Antropología Social, 1–19.
- Gravano, A. (2012). *Imaginarios urbanos, planificación y participación institucional en la ciudad media: entre arcos y flechas*. *Investigación + Acción*, 87–110.
- Gupta, A., & Ferguson, J. (1997). "The field" as site, method and location in anthropology. *Anthropological Locations: Boundaries and Grounds of a Field Science.*, 100, 1–47.
- Harvey, D. (2007). *Urbanismo y desigualdad social* (7ma. edición). Madrid: Siglo XXI
- Harvey, D. (2013). *Rebel cities. From the right to the city to the urban revolution* (Londres: Verso).
- Harvey, P & Knox, H (2015). *Roads: an Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press
- Hiernaux, D. (2007). Los imaginarios urbanos: De la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *Eure*, 33(99), 17–30. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612007000200003>.
- INEI, (2007). *Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda*. Lima, Perú.
- Joan, Clos (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Naciones Unidas Habitat.

Kingman, E. (2006). La ciudad y los otros. Quito 1860 _ 1940 Higienismo, ornato y policía. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612006000300012>

Klink, J. (2001). A Cidade-região. Regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista. Rio de Janeiro: DPA Editora.

Klink, J. (2005). Perspectivas recientes sobre la organización metropolitana. Funciones y gobernabilidad. En E. Rojas, J. R. Cuadrado Roura y M. Fernández Güell. (Eds.), *Gobernar las metrópolis* (pp. 127- 191). Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.

Lefebvre, H. (1975). El derecho a la ciudad. 3.a ed. Barcelona: Península.

Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.

Le Corbusier (1961). El Modulor. Ensayo sobre una medida armónica a la escala humana aplicable universalmente a la arquitectura y a la mecánica. Buenos Aires: Poseidón.

Le Corbusier (1993). El espíritu nuevo en la arquitectura. Murcia: Librería Yerba.

Le Corbusier (1998). El espacio indecible. *Revista Crítica arquitectónica*, N°1.

Legard, R (2015). La ciudad moderna: Textos sobre arquitectura peruana. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Leroi-Gourhan, A. (1971). El gesto y la palabra. Universidad Central de Venezuela, Venezuela.

Lima Metro Blog (2021). Metro de Lima Horizonte 2025. 11/10/2021: <https://limametro.blogspot.com/>

Lindón, A. (2007b). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: Los hologramas espaciales. *Eure*, 33(99), 31–46. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612007000200004>

Logan; Molotch, H. (1987). *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*. Berkeley – Los Angeles: University of California Press.

Lynch, K. (2001). La imagen de la ciudad. Editorial Gustavo Gili S.A. Barcelona.

Martinez, P. (2014). La producción del espacio en la ciudad. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. Bogotá: Universidad Santo Tomás.

Medrano, J. (2001). “El resplandor del polo de Manhattan”: Fantasma y ciudad en “Pena de extrañamiento” de Enrique Lihn. *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana*, 27(53), 129–141. <https://doi.org/10.2307/4531153>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2014). Plan Maestro de Transporte Urbano 2025. Protransporte. <https://www.protransporte.gob.pe/pdf/info/publi2/Resumen%20Plan%20Maestro.pdf>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2021). Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1. 11/10/2021: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/sistema_electrico_linea1.html

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2021). Línea 2 y ramal Av. Faucet - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. 11/10/2021: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/sistema_electrico_linea1.html

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020). Política Nacional de Transporte Urbano - PNTU. 11/10/2021: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1661323/Difusi%C3%B3n%20de%20a%20PNTU.pdf>

Mirolaba, E., & Ramiro, A. (2017). Evolución de los Sistemas de Transporte público urbano en América Latina. BID.

Molina Tv (2015). La Molina protesta contra construcción de la Línea 2 del Metro de Lima. Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=osEci8G4QWk>

Molina Tv (2015). Entrevista al alcalde de La Molina, Juan Carlos Zurek. Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=UoEwH2HGNgl>

Montaner, J.M. (1997). La modernidad superada: arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX. Barcelona: Gustavo Gilli.

Morales, J. (2012). La construcción de la urbe y sus cuerpos. Colombia: Universidad de Cartagena.

Moreno, M. (2014). Transporte Público, Modernización y Problemas Urbanos en Cartagenas de Indias. Universidad de Cartagena.Facultad de Ciencias Humanas. Programa e Historia.

Morente, F. (2011). Edward Soja o la Reubicación del espacio en el debate de las ciencias sociales. Barcelona: Icaria, Colección Espacios Críticos.

Municipalidad de Ate (2019). Transmisión en vivo: Facebook: <https://es-la.facebook.com/muniate/videos/357774918137425/>

Olmo, J. (2011). Modernización y modernismo. A propósito de todo lo sólido se desvanece en el aire. de Marshall Berman. Revista Razon y Palabra: ISSN: 1605-4806. Ecuador.

ONU Habitat (2016). Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público. Madrid, España.

OSITRAN. (2018). Línea 2 del metro de Lima y Callao. 11/10/2021: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/vias-ferreas/linea-dos-metro-de-lima-callao/>

OSITRAN. (2018). Sociedad Concesionaria Metro de Lima. Línea 2. 11/10/2021: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/04/31_PLANES20DE20NEGOCIOS_2015_METRO20DE20LIMA20LINEA2021.pdf

Pineda Alma, V. M. (2017). Ciudades y centros históricos Vol. II.

PROINVERSION, (2021). Línea 3 del metro de Lima y Callao. 11/10/2021: <https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8162>

PROTRANSPORTE, (2004). Plan Maestro de Transporte Urbano 2025. 11/10/2021: <https://www.protransporte.gob.pe/pdf/info/publi2/Resumen%20Plan%20Maestro.pdf>

Protzel, J. (2011). Lima Imaginada. Lima: Universidad de Lima.

Remy, J., & Voyé, L. (2006). La ciudad : ¿hacia una nueva definición? Zaragoza: Bassarai.

Salcedo, Andrés; Zeiderman, A. (2008). Antropología y Ciudad: Hacia un análisis crítico e histórico. Antipoda, 63–97.

Santillán, Cornejo, A. (2015). Imaginarios urbanos y segregación socioespacial. Un estudio de caso sobre Quito. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 8((16)), 246–263. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu8-16.iuss>

Schorske, E. (1998). Thinking with history: Explorations in the passage to modernism. Nueva Jersey, Princeton.

Scott, A. (Ed.) (2001). Global City-Regions'. Trends, Theory, Policy'. Oxford: Oxford University Press.

Silva, A. (2006). Imaginarios urbanos. Bogotá: Arango Editores

Soja, E. (2010). La perspectiva posmoderna de un geógrafo radical. Barcelona: Icaria, Espacios Críticos.

Swyngedouw, E. (2006), Metabolic Urbanization: The Making of Cyborg Cities, en Heynen, N., Kaika, M. y Swyngedouw, E. (eds.), In the Nature of Cities – Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism, Routledge, London, p. 21-40.

Tapia, M. (2018). La ciudad para quién: Desafíos de la movilidad a la planificación urbana. *Geo Crítica: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* Universitat de Barcelona.

Tera, F. (1969). *Ciudad y urbanización en el mundo actual*. Editorial Blume, Madrid.

Villar-Urbe, J. R. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmisible en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13, e20190367. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>

Vega Centeno, P. (2006). El espacio público. La movilidad y la revaloración de la ciudad. *Cuadernos Arquitectura y Ciudad*, (3), 75.

Vega Centeno, P., & Calderón, J. (2016). La cuestión urbana en el Perú: balance y perspectivas para el siglo XX. In *La cuestión urbana en la región andina: miradas sobre la investigación y la formación* (pp. 175–222). Quito: Pontificia Universidad Católica de Ecuador.

Vega Centeno, P. (2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. *Territorios*. (pp. 23 - 46). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Zunino, S. (2013). "El Subte como artefacto cultural" (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas", en *Revista Transporte y Territorio* N° 9, 2 sem. 2013 (Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires), pp. 173-200. ISSN 1852-7175.

24 Horas (2019). "Los desvíos para la Línea 2 del Metro de Lima generan caos". Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=8KD4NifeUOI>

24 Horas (2019). "Línea 2 del Metro: cinco cuadras de la Carretera Central permanecerán cerradas por dos años". Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=ReZN7DjxidA>

24 Horas (2020). "Obra de la línea 2 del Metro de Lima es una de las más lentas en Latinoamérica". Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=VLHRKQvUkH4>